3,80 €

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2006
55. Jahrgang

Deutschland	3,80 €
Österreich	4,40 €
Schweiz	7,50 sFr
Benelux	4,40 €
Frankreich	4,40 €
Italien	5,- €
Dänemark	42,- dkr



B13411

TESTS

- **GDT** von Wiekra
- **140** von Kühn

Total regional
Konkurrenz belebt das Geschäft

Sachsen lässt grüßen
Leipziger H0-Motivbau

Parallel-Ausfahrten
Der Doppler-Effekt

Haltepunkt Zeche
Die Welt im Handgepäck

Werkstatt:
Elsässer Stellwerksnachbau

Berlins neue Bahnmitte

IM GLASPALAST

FERNVERKEHRSPAKET GESCHNÜRT

Inhalt



74 Lehmanns Nummer eins

Das Werk der Marke LGB feiert 125 Jahre Bestehen und blickt auf seine spannende Geschichte zurück.



16 Der Pilz wird serviert

Der gesamte Bahnverkehr in Berlin wurde neu geordnet: Seit dem 28. Mai gibt es sechs neue Bahnhöfe.



84 Kein Leipziger Allerlei

Eine Leipziger BSW-Gruppe nimmt sich des Themas Schmalspurbahn mit einer H0e-Segmentanlage an.



58 Manuelles Stellwerk

Philippe Hofmann hat sein eigenes Stellwerk: In H0 entstand es aus Karton und Gips – in Perfektion.

Doppelt hält besser 40

Ein besonderer Augenschmaus wie Hörgenuss sind Ausfahrten von Dampflokomotiven – zeitgleich.





Titel: Das beeindruckende Diorama des Hauptbahnhofes in H0 schuf Joachim Zielke. ICE Fleischmann, S-Bahn Lima. Foto: Antonia Weiße, Berlin.

Bahnwelt Aktuell

FERNVERKEHR

Neubaustrecke in Betrieb

● Der neue Berliner Hauptbahnhof überstrahlte im Mai beinahe alles und so registrierten manche kaum mehr, dass auch die Neubaustrecke zwischen München und Nürnberg im Wonnemonat eingeweiht wurde. Auch sie ist ein jahrelanges, umstrittenes und ebenso kostspieliges Projekt der Deutschen Bahn AG. Seit dem 28. Mai ist die Fahrtzeit zwischen München und Nürnberg im ICE um 25 Minuten verkürzt, ab dem Winterfahrplan sollen es gar 40 Minuten sein. Dann werden die beiden bayerischen Zentren auf der Schiene nur mehr etwas mehr als eine Stunde, konkurrenzlos schnell, voneinander getrennt sein. Der Preis für die Beschleunigung war jedoch hoch. Immer wieder liefen die Baukosten aus dem Ruder, viele Tunnelbohrungen in der Fränkischen Alb stießen auf massive geologische Probleme. Die Streckenführung war nie unumstritten, neben ökologischen Bedenken wurden auch die drittgrößte Stadt Bayerns, Augsburg, und damit auch bayerisch Schwaben vom Hochgeschwindigkeitsverkehr zumindest vorläufig abgehängt. Ein größeres Portrait der neuen Strecke folgt im nächsten Heft.



Foto: Dr. Brodka

Drücken auf den Startknopf in München Hbf am 13. Mai 2006: Wirtschaftsminister Erwin Huber, Innenminister Günther Beckstein, der Ministerpräsident Edmund Stoiber, Bundesminister für Verkehr Wolfgang Tiefensee und der Bahnchef Hartmut Mehdorn (v. l.).



Foto: Emersleben

Die Internationale Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) in Berlin-Schönefeld endete mit einem Besucherrekord. Mehr als 250 000 Besucher wollten sich einen Blick auf den Airbus A380 und 340 weitere Fluggeräte nicht entgehen lassen. Auch nach Berlin kamen die Lübecker 218 104 und 218 454 sowie 218 497 aus Darmstadt. Sie wurden zusammen mit der 119 158 im ILA-Shuttleverkehr eingesetzt, der während der Besuchertage im 30-Minuten-Takt zwischen Berlin-Lichtenberg und dem ILA-Bahnhof in Schönefeld rollte. Die Shuttlezüge bestanden aus sechs modernisierten Doppelstockwagen und einem Steuerwagen der Bauart Wittenberge. Die Fahrten zum und vom Südgelände des Flughafens konnten kostenfrei genutzt werden.

DB-PRIVATISIERUNG

Ein Trend und offene Fragen

● Am 10. Mai 2006 tagte der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in öffentlicher Anhörung zur geplanten DB-Privatisierung. Nahezu alle Gutachter sprachen sich für die Trennung von Netz und Betrieb und einen (Teil-)Börsengang nur der Transportgesellschaften aus. Von den im Bundestag vertretenen Parteien stellt einzig die „Linkspartei.PDS" die generelle Frage nach Sinnfälligkeit und Notwendigkeit eines Börsenganges. Sie befindet sich in seltener Eintracht mit dem BDI und der DIHK sowie Fachorganen wie der „Financial Times Deutschland" und der „Wirtschaftswoche": Sie alle halten einen integrierten Börsengang langfristig für ein nicht kalkulierbares Risiko für den Staat, der im ungünstigen Falle ein privatisiertes Netz zurückkaufen müsse. Auf einer Konferenz am 17. Mai 2006 kritisierten die Landesverkehrsminister, dass die Auswirkungen einer Privatisierung auf regionale Bahnnetze nicht ausreichend gewürdigt und der künftige Einfluss der Länder auf eine private Bahn nicht geklärt sei.

FRANKFURT-KÖNIGSTEINER EISENBAHN (FKE)

LVT/S in Hessen

● Die Bombardier-Leihfahrzeuge VT 504 001, 002 und 005 sind seit 24. April 2006 bei der FKE ersatzweise auf der Strecke zwischen Königstein (Taunus) und Frankfurt (Hbf) im Einsatz. Die jüngst in Bautzen hauptuntersuchten Tw der Bauart LVT/S, ersetzen gegenwärtig Triebwagen der Bauart VT2E, die zwischen 1987 und 1992 von LHB in Salzgitter gefertigt wurden und nun im Bombardierwerk Hennigsdorf einer Modernisierung unterzogen werden. Momentan befinden sich die ersten zwei Fahrzeuge in Hennigsdorf. Insgesamt 20 Tw der FKE und des Verkehrsverbands Hochtaunus werden in den kommenden Monaten nacheinander mit zeitgemäßer Innenausstattung und technischen Verbesserungen ausgerüstet. Für Aufregung sorgte die Meldung, dass die DB AG-Tochter Burgenlandbahn am 23. April 2006 die vorsorgliche Außerbetriebsetzung aller vorhandene 17 Triebwagen der Bauart LVT/S aus ehemals Bautzener DWA-Produktion verfügte und zunächst Schienenersatzverkehr auf ihrem gesamten Netz einrichtete und nun mit Ersatzfahrzeugen der Baureihen 628 und 641 den Betrieb aufrecht erhält. Auslöser für die Maßnahme war die Feststellung von Rissen im Fahrgestellbereich bei der Revision an sechs Fahrzeugen der Burgenlandbahn, die ebenfalls in Hennigsdorf derzeit ausgeführt wird. Die bei der FKE eingesetzten LVT/S sind somit die einzigen ihrer Bauart, die sich zur Zeit im planmäßigen Einsatz befinden.

Foto: Gerlach



Die LVT/S 504 005, 002 und 001 passieren gerade Liederbach auf ihrem Weg nach Frankfurt(M) als HLB 84 223 am 11. Mai 2006.

ÖSTERREICH

Landesausstellung eröffnet

Foto: Saßmann



Die Vogelperspektive vom allgemein zugänglichen Balkon des Ausstellungsgebäudes in Ampflwang zeigt den neugebauten Rundschuppen und die weitläufigen Gleisanlagen.

Am 5. Mai 2006 fand in Ampflwang/Oberösterreich die offizielle Eröffnung der diesjährigen Landesausstellung statt. Unter dem Motto „Kohle und Dampf" wird bis 5. November 2006 im ehemaligen Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerk, das vor einigen Jahren von der ÖGEG (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) übernommen und als Eisenbahnmuseum ausgebaut wurde, die Geschichte der Eisenbahn und des Kohlebergbaus in der Region an Hand von zahlreichen Exponaten und Originalfahrzeugen dokumentiert. Gleichzeitig bietet der seit 1974 bestehende Verein mit einem neu gebauten 21-ständigen Rundschuppen das ideale Ambiente für seine über 150 historischen Lokomotiven und Waggons. Für Sonderfahrten steht eine eigene Anschlussbahn nach Timelkam (an der Westbahn) zur Verfügung, über die bereits Sonderzüge aus ganz Österreich und aus dem Ausland erwartet werden. Es wird sicher das mit Abstand größte „Eisenbahn-Event" in Österreich und bietet auch Fans aus Deutschland zahlreiche Gusto-Stückerl, da in Ampflwang neben den zahlreichen österreichischen Lokomotiven aller drei Traktionsarten auch viele ehemalige Reichsbahnmaschinen (P 8, G 10, 01.5, 44, 50, 52, 86) unter Dampf oder mustergültig restauriert zu bewundern sein werden.

Foto: Mann



Ein seltener Anblick bot sich am 25. April, als 215 049 mit den beim Großbrand in Nürnberg beschädigten Lokomotiven Ptl 2/2 und R 3/3 Nr. 4515 (Bild) als Zug 78964 nach Koblenz-Lützel fuhr. Am Zugschluss liefen die aus Lichtenfels herbeigeholte 110 002 sowie die als Zuglok ab Aschaffenburg fungierende E 40 128. Der Laufweg ab Nürnberg führte über Lauda, Miltenberg und Aschaffenburg.

Sicher ist nur eins im Leben!



Dr. Karlheinz Haucke

Zumindest bewegt sich was. Und das nicht zu knapp, war die einhellige Meinung beim jüngsten Pressestammtisch, der natürlich auch das Thema Märklin auf der unverbindlichen Tagesordnung hatte.

Nun gelten Journalisten, nicht zuletzt wegen ihrer häufig desillusionierenden Konfrontation mit recherchierten harten Fakten, eher als Zweckpessimisten, doch lassen wir uns in Wahrheit unseren berufsbedingten Optimismus ungern nehmen. Es ist halt immer auch eine Frage der Interpretation: Ist das Glas nun schon halb leer oder noch halb voll?

In beinahe jedem Fall ist Bewegung im Spiel. Nur bei Stillstand schmeckt irgendwann der Glasinhalt nicht mehr. Und so gesehen ist der Eigentumswechsel bei Märklin kein Weltuntergang, sondern ein bewegendes Moment mit Zukunftsperspektiven. Die Kontinuität ist mit der Bestätigung von Paul Adams als Vorsitzendem der Geschäftsführung gewahrt. Kingsbridge Capital Advisors setzen auf Wachstum und damit Wertsteigerung des Göppinger Unternehmens.

Das schwebt auch Bahnchef Hartmut Mehdorn und dem Bund als Noch-Eigentümer in Sachen Deutsche Bahn AG vor. Und als ein Vorzeigeobjekt macht der neue Glaspalast in Berlin sicher nicht den schlechtesten Eindruck auf potentielle künftige Anleger. Woher die kommen werden? Gut unterrichtete Finanzkreise rechnen schon in wenigen Jahren mit Großeinkäufern aus dem Reich der Mitte.

Wie? Nein, das ist kein Stammtischgeschwätz. Aber sicher? Sicher ist bekanntlich nur eins in unserem Leben!

Bahnwelt Aktuell

HESSEN

Kurhessenbahn aktuell

● Nach der erfolgreichen Aufnahme des touristischen Regelverkehrs zwischen Frankenberg und Battenberg-Auhammer im vergangenen Jahr bietet die Kurhessenbahn seit Ostern auch regelmäßige Sonderfahrten zwischen Frankenberg und Herzhausen am Edersee an. Für die Tourismusfahrten, die an allen Sonn- und Feiertagen bis einschließlich 3. Oktober stattfinden, setzt die Kurhessenbahn 628-Tw ein. Der planmäßige Reisezugverkehr zwischen Frankenberg und Korbach war durch die damalige DB Ende Mai 1987 eingestellt worden. Der nördliche Streckenteil bis Korbach Süd ist aufgrund von Infrastrukturmängeln gesperrt. Voraussichtlich im Jahr 2008 ist die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Gesamtstrecke vorgesehen. Ganz im Zeichen der Dampftraktion stand das diesjährige Streckenfest der Kurhessenbahn.



Mächtig Dampf machte die aus den Niederlanden angereiste 65 018 zur Freude der zahlreichen Eisenbahn-Fans.

Foto: Mann

Nachdem im letzten Jahr aus Brandschutzgründen Dampfverbot geherrscht hatte, konnten dieses Jahr 23 023 und 65 018 aus den Niederlanden sowie 23 042 und 41 360 zeigen, was in Ihnen steckt. Leider schied 23 042 frühzeitig aus dem Rennen und wurde von 212 007 ersetzt. Großer Andrang herrschte auf den Bahnhöfen und bei der Lokschau in Korbach. Die Dieseltraktion hatte sich auf den Abschnitt Korbach – Kassel konzentriert, wo der letzte popfarbene 614, 225 091 und 027, 221 135 sowie 218 320 fuhren.



Foto: Mann

Seit ein paar Wochen verkehrt der neue Urlaubsexpress (UEx) 41392 von Rijeka nach Hamburg, der im deutschen Netz als AZ 13392 bezeichnet wird und auf dem gesamten Laufweg mit einer Siemens-Dispolok der Reihe 189 bespannt ist. Planlok ist 189 920, ES64 F4 020, die auf beiden Seiten eine bunte Werbung für die am UEx beteiligten Bahnen trägt. Der Zug fährt im deutschen Netz nur am Dienstag. Am 16. Mai 2006 verlässt er um 7 Uhr Aschaffenburg.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

AKN zweigleisig

● Am 15. Mai 2006 begann die AKN Eisenbahn AG den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts von Bönningstedt nach Hasloh an der Strecke Hamburg-Eidelstedt – Neumünster. Die Bauarbeiten finden während des laufenden Zugbetriebs statt. Die Investitionssumme beträgt rund 9,7 Millionen Euro. Im Sommer 2007 soll die Inbetriebnahme erfolgen. „Mit dem Ausbau der AKN-Stammstrecke von Hamburg nach Kaltenkirchen leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung der regionalen Infrastruktur in der Metropolregion", sagte AKN-Vorstand Johannes Kruszynski. Der Fahrgastzuwachs auf der Strecke und die geplante Ausweitung des Fahrplans auf einen Zehn-Minuten-Takt machen den zweigleisigen Betrieb nötig.



Foto: Brüggemann

D. Austermann, Schleswig-Holsteins Verkehrsminister, Dr. M. Freytag, Hamburger Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, Pinnebergs Kreispräsident B. Tiemann, Bönningstedts Bürgermeisterin V. Bornholdt-Tiemann und AKN-Vorstand J. Kruszynski (v. l.).

Zwischenhalt

■ **Während der Fußball-WM** verstärken in Berlin Frankfurter und Münchener Triebzüge der BR 423 den Verkehr im neuen Nord-Süd-Tunnel. Alle 20 Minuten pendelt ein Zug zwischen Gesundbrunnen, Hauptbahnhof, Potsdamer Platz und Südkreuz.

■ **Über die Meerenge von Messina** soll keine Brücke gebaut werden. Die Regierung Prodi will das sechs Milliarden Euro teure Projekt aufgeben. Die Grünen im EU-Parlament werten das als „Rückkehr zur Vernunft in der europäischen Verkehrspolitik".

■ **Jeder fünfte Fernzug** der DBAG ist zu spät, das heißt fünf oder mehr Minuten nach Plan am Zielort. Ursache sind Hunderte von Langsamfahrstellen (La), die teilweise in die Fahrpläne eingearbeitet sind, wie es nach Informationen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer heißt.

■ **Mecklenburg-Vorpommern** bleibt in weiten Teilen Bummelzug-Gebiet. Nach Angaben von Pro Bahn wird Neubrandenburg – Stralsund nur für 120 km/h statt für 140/160 km/h ausgebaut. In Güstrow verhindert die Einbindung eines Bahnsteiges Umstiege und verursacht Wartezeiten von einer Stunde. Trotz Gleissanierung im Rostocker Seehafen wird die S-Bahn zum Ostseefähren-Terminal nicht verlängert: Es bleibt ein Fußweg von einem Kilometer.

■ **Siemens** liefert acht HGV-Züge „Velaro RUS" an die Russiche Staatbahn RZD. Der Auftrag von 600 Millionen Euro umfasst auch die Wartung für die Dauer von 30 Jahren.

■ **Der Veolia-Interconnex** Berlin – Leipzig verkehrt während der Fußball-WM als lokbespannter Zug. Die Fahrzeiten liegen einige Minuten früher als bei Triebwagenverkehr, die Fahrpreise sinken: Die einfache Fahrt Berlin – Leipzig kostet 15 statt 18 Euro.

■ **Für die S-Bahn Hannover** hat die DBAG 13 elektrische Triebzüge der BR 425.2 bestellt. Die Züge von Bomabrdier und Siemens werden ab 2008 ausgeliefert.



Foto: Saßmann

Als „Komarek-Triebwagen" bekannt, war der M 124 001 zuletzt auf der Kuttenberger Lokalbahn eingesetzt und wird künftig für Sonderfahrten in Tschechien zur Verfügung stehen.

TSCHECHIEN

ČSD-Dampf-Tw wieder in Betrieb

Am 10. Mai 2006 fand im tschechischen Ausbesserungswerk Česke Velenice anlässlich der Wiederinbetriebnahme des einzigen noch existierenden Dampf-Tw der ehemaligen ČSD eine Festveranstaltung statt. Der 1903 von Ringhoffer/Prag gebaute A1 n2v-Triebwagen mit einer Kesselanlage der Firma Komarek/Wien war nach seiner Ausmusterung im Jahr 1947 im NTM-Prag (National Technisches Museum) aufgestellt worden und konnte Dank der vom Museum gegründeten Stiftung „Beflügeltes Rad" wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Der ursprünglich für die Lokalbahn Böhmisch-Leipa – Steinschönau gelieferte Dampftriebwagen wurde 1906 von den kkStB übernommen und kam nach dem Ersten. Weltkrieg zur ČSD, wo er die Bezeichnung M 124 001 erhielt.

Die Konzernzentrale von Bombardier Transportation zog um. Seit 15. Mai 2006 sitzt sie im Gebäude der ehemaligen Königlich-Preußischen Eisenbahndirektion, in der Nähe des Potsdamer Platzes. Die vier Standorte im Großraum Berlin werden dort zusammengefasst.

Railion will den Einzelwagenverkehr nochmals prüfen. Innerhalb der nächsten drei Jahre soll über die Zukunft dieses Güterverkehrssegments entschieden werden. Bis dann, so die Bahn, müsse die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen sein. Sollte dies nicht gelingen, Railion aus diesem Geschäft aussteigen und kein anderer Anbieter die Leistungen übernehmen, drohen den Straßen täglich zwischen 20 000 und 40 000 zusätzliche Lkw-Fahrten!

Ein Pilotstollen für den geplanten Brenner-Basistunnel wird in Angriff genommen. Die Verkehrsminister Österreichs und Italiens sowie der zuständige EU-Verkehrskommissar vereinbarten ein Abkommen zu dessen Finanzierung.

EUROPA

Sieben Länder in sieben Tagen

Vom 24. April bis 1. Mai 2006 war der Europazug in sieben mitteleuropäischen Staaten unterwegs. Von Berlin als Ausgangspunkt fuhr der Zug mit Waggons von verschiedenen Bahnverwaltungen nach Tschechien, Österreich, Slowenien, Ungarn, in die Slowakei, Polen und wieder nach Berlin. An Bord waren viele junge Leute aus Mitteleuropa. Haltestationen waren Budweis (Česke Budejovice), Linz, Marburg (Maribor), Fünfkirchen (Pecs), Krakau (Krakow) und Görlitz. Als Schirmherren des Europazuges fungierten Minister aus den sieben Staaten.



1116.277 zieht den kurios bunten Europazug am 25. April bei Traboch.

Foto: Haslebner

DB AG

Bw Hamburg-Langenfelde modernisiert

Am 28. Mai 2006 wurde das Betriebswerk Hamburg-Langenfelde, Bereitstellungsstandort für Reisezüge, feierlich eingeweiht. Die Halle für die Wartung von Reisezugwagen wurde in den letzten Jahren komplett modernisiert, sie ist 400 Meter lang, 50 Meter breit und elf Meter hoch. In der Halle befinden sich fünf Gleise mit je 400 Metern Länge für die Wartung und Instandhaltung von Reisezügen mit Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sowie ein Gleis mit 125 Metern Länge für Sonderbehandlungen wie Radsatz- beziehungsweise Drehgestellwechsel. Dafür steht ein 20-Tonnen-Kran zur Verfügung. Alle Gleise sind mit einer Oberleitung ausgestattet, so können die Züge mit eigener Kraft direkt in die Halle fahren. An die Fahrzeughalle schließt sich direkt die neue Innenreinigungsanlage mit einem 390 Meter langen und knapp sechs Meter breiten Bahnsteig an. Dort können alle Personenzüge von innen gereinigt und mit Frischwasser versorgt werden. Außerdem werden hier die Schmutzwasserbehälter entsorgt. Für die Fahrzeughalle und die Innenreinigungsanlage hat die DB AG rund 45 Millionen Euro investiert. Um die modernisierte Bereitstellungsanlage zu komplettieren, wurde zusätzlich eine moderne Zug-Außenreinigungsanlage erstellt. Sie ist 125 Meter lang, zehn Meter breit und neun Meter hoch. Dort werden rund um die Uhr Lokomotiven, Reisezüge und ICE vollautomatisch mit bis zu 24 Waschbürsten gereinigt. Die Anlage kann bis zu einer Außentemperatur von minus fünf Grad betrieben werden. Alle Fernzüge, die in Hamburg enden und beginnen, werden künftig in Langenfelde gewartet und versorgt.



Foto: Brüggemann

Die unterschiedlich hohen Arbeitsbühnen in der modernisierten Halle ermöglichen gleichzeitige Seiten- und Dacharbeiten.

BAHNWELT AKTUELL

Auf der Hafenbahn Neustrelitz zwischen dem Hbf und dem Neustrelitzer Hafen pendelte Mitte April der LVT 172 001/601. Nach der Ausmusterung am 31. Juli 2000 wurde er in den Bestand des DB-Museums übernommen, in der PEG-Werkstatt Neustrelitz hauptuntersucht und an den Hafenbahnverein Neustrelitz für 20 Jahre ausgeliehen.



Foto: Heilmann

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.

Foto: Piplack



152 106 zieht ihren langen Güterzug durch eine leichte Kurve am Fuß eines Ruhrgebiets-Wahrzeichens. Es ist auch ein Fotostandort, wie er Eisenbahnfotografen nur selten zur Verfügung steht. Neben der guten Übersicht bietet das Objekt auch ein besonderes Flair. Das Monument der Industriegeschichte ist nicht nur weithin sichtbarer Repräsentant einer Ruhrgebietsstadt und der ganzen Region, sondern auch ein ganz besonderer, überregional bekannter Ausstellungs- und Veranstaltungsort. Wir wollen von Ihnen wissen, wo unser Fotograf bei der Aufnahme des Bildes stand?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Trier“. Gewonnen haben: Küchler, Bernd, 04808 Wurzen; Cukovic, Peter, 47279 Duisburg; Schilf, Hellmut, 18273 Güstrow; Metzler, Jasmine, 54296 Trier; Skubb, Heidi, 79312 Emmendingen; Schuft, Hans, 03046 Cottbus; Kuk, Heinz, 13583 Berlin; Kahle, Chr., 66113 Saarbrücken; Moneke, Willi jun., 37434 Rhumspringe; Zeyher, Hans, 88048 Friedrichshafen; Häckl, Nils, 01561 Priestewitz; Piosik, Sören, 38364 Schöningen; Roßner, Peter, 80992 München; Thomaßen, Wolfgang, 30419 Hannover; Olejniczak, Lothar, 04552 Thräna; Sieber, Pius u. Judith, CH-9450 Altstätten SG; Preiß, Dietmar, 79350 Sexau; Greiffenkranz, Axel von, 28237 Bremen; Kell, Manfred, 16761 Hennigsdorf; Hotico, Gabriel Dan, RO-3400 Cluj-Napoca.

DB MUSEUM

Fünf Jahre Koblenz-Lützel

Am 6. Mai 2006 feierte man im DB-Museum in Koblenz-Lützel das fünfjährige Bestehen. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterwagenwerks wollten zahlreiche Besucher mitfeiern. Und so gab es für sie ein Wiedersehen mit zahlreichen Lokomotiven, die sich teils mit extra ausgestellter Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) selbständig bewegen durften. In der Halle ausgestellt waren E 16 03, E 60 10 und 118 003, im Freigelände sah man 182 001, 181 001, 103 233, 141 366 und 141 055 neben 701 155. Stände mit Antiquarischem, Modellbahnschnäppchen und Bahnlektüre ergänzten das Angebot. Glück hatten die Organisatoren mit dem Wetter, da bei den Lokparaden am Morgen und Nachmittag strahlender blauer Himmel die Fotografen erfreute. Auf der Parade zur Feier von 50 Jahren Einheits-E-Lok wurden dann besondere Schmankerl gezeigt: So fuhren 103 113, 151 049, E 40 128, 181 211, E 03 001, 113 311, 110 348, E 41 001 aus eigener Kraft im Museumsgelände und schleppten teilweise E 44 002, 110 002, 184 003 und E 50 091 in fotogene Positionen. Aus Oberhausen kam die Dampflok 41 360, die sich dann auch ins Museum gesellte. Unermüdlich stand E 18 047 für die begehrten Führerstandsmitfahrten im Dienst. Die moderne Traktion fand sich mit 143 147, 101 124 und 152 140 ein. Ein gelungenes Fest, dessen Organisatoren und ausführende Kräfte sich ein dickes Lob verdient haben.



Die Stände waren auf mehrere Bereiche des Museums verteilt. In der Werkshalle gab es Kaffee, Kuchen, Wurst und Erbsensuppe zu musikalischen Klängen.

Foto: Witry



Foto: Mann

Alles in Grün am 6. Mai: 151 049, E 50 091 und E 40 128 (v.l.).

Der Schwellenleger

Provisorische S-Bahn

● Die Fahrgäste im Berchtesgadener Land dürfen sich freuen: Ab dem 17. Juni verlängert sich die Salzburger S-Bahn über Freilassing nach Berchtesgaden (MEB berichtete). Damit ist das Regiozentrum Salzburg aus Deutschland besser zu erreichen. Deutlich mehr Halte zwischen Freilassing und Salzburg und moderne niederflurige und klimatisierte Talent-Triebwagen der ÖBB sorgen für eine Qualitätsverbesserung. DB Regio steigt auf dieser Verbindung in den Salzburger S-Bahn-Verbund ein, was den Fahrgästen einfachere Tarife bietet. Und das Ganze kostet den Nahverkehrs-Besteller, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), keinen Cent extra: DB Regio und die ÖBB kooperieren in einer so genannten unternehmerischen Initiative. Da sollte man doch meinen, dass auch die BEG glücklich sein müsste. Dem ist aber offensichtlich nicht so. Kaum war die lobenswerte Kooperation bekannt, wurde die europaweite Ausschreibung der Strecke Freilassing – Berchtesgaden publik. Die Ausschreibung über etwa 500000 Zugkilometer pro Jahr, über die noch dieses Jahr entschieden werden soll, beinhaltet nur den Streckenabschnitt zwischen Freilassing und Berchtesgaden und sieht keine Einbindung in das Salzburger S-Bahn-Netz vor, im Gegenteil, manche Ausschreibungskriterien, wie die vorgeschriebene erste Klasse verhindern gar eine unternehmerische Initiative wie die eben angelaufene. Warum diese vergleichsweise kleine Ausschreibung ausgerechnet jetzt angestoßen wurde, bleibt dem Außenstehenden unerklärlich. Im Flächenland Bayern und im noch viele Jahre laufenden Verkehrsvertrag hätte es sicher Alternativen gegeben. Die Gefahr ist, dass Bahnkunden, die ab jetzt in den Genuss einer verbesserten Verbindung zwischen Salzburg und Berchtesgaden kommen, in gut zwei Jahren vor den Kopf gestoßen werden. Das wird der normale, nicht eingeweihte Reisende nicht verstehen. Bleibt zu hoffen, dass sich die BEG noch einmal besinnt, und dass man Ausschreibungen zurückziehen kann, haben die bayerischen Besteller bei anderen Gelegenheiten ja schon bewiesen.



Foto: Alkofer

Christoph Grimm (DB Regio) und Erich Fercher (ÖBB) vor einem S-Bahn-Talent.

BAYERN

Nahverkehrsjubiläum



Foto: Hruza

Der Pferdebahnwagen Nr. 11 aus dem Jahr 1881 (MAN).

● Anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Nahverkehr in Nürnberg" fand am 6. und 7. Mai 2006 eine zweitägige Festveranstaltung statt. An den Veranstaltungsorten im historischen Straßenbahn-Depot St. Peter und im Betriebshof an der Heinrich-Alfes-Straße waren verschiedene Attraktionen zu sehen. Das „Highlight", so das VAG-Veranstaltungsprogramm, war der große Jubiläumskorso, der am Sonntag zwischen den beiden Veranstaltungsorten unterwegs war. Fast 50 verschiedene Fahrzeuge fuhren nacheinander an den zahlreichen Zuschauern vorbei: Vom Pferdebahnwagen über die historischen Straßenbahnwagen und modernen Niederflurwagen bis zu den Stadtbussen und Einsatzfahrzeugen waren die Fahrzeuge chronologisch geordnet.

HAMBURG

Zweisystem-S-Bahn in Betrieb

● Die Lieferung der neun Neubaufahrzeuge umfassenden dritten Bauserie der BR 474 (ET 474.3) wurde am 8. Mai 2006 mit Eintreffen der Einheit 474112 aus Salzgitter in Hamburg-Ohlsdorf abgeschlossen. Am 12. April 2006 wurden in Ohlsdorf die ersten vier Einheiten der BR 474.3 vom Firmenkonsortium offiziell an die S-Bahn Hamburg übergeben. Nach erfolgreicher Bewährungsprobe im Fahrgasteinsatz wurden ab 5. Mai erste Einheiten von der werkstattnahen Stammlinie S1 auf die künftige Einsatzstrecke der Zweistromzüge, zur Linie S3 umgesetzt. Die Mitte März 2006 erteilte EBA-Zulassung genehmigt vorerst zwar nur den Betrieb im konventionellen 1200-Volt-Gleichstromnetz an seitlich bestrichener Stromschiene, gestattet aber freizügigen Einsatz im Verband mit älteren Fahrzeugen der Baureihen 474.1 und 474.2. Die Zulassungserweiterung für den Oberleitungsbetrieb an 15 KV/16,7 Hz auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Neugraben – Stade wird noch für diesen Sommer erwartet, so dass in der zweiten Jahreshälfte erste Probefahrten am Fahrdraht möglich sein sollten.



Foto: Dube

Als erste Einheit wurde 474105 am 27. April als Kurzzug auf der Linie S11 in Betrieb genommen.

Bahnwelt Aktuell

S-BAHN BERLIN

Voll Ring, wa?



Foto: Trojanowski

Dieses Motiv mit einer „Coladose", BR 485, wird es oben am Ostkreuz nicht mehr geben: Auf dem Vollring fahren nur die neuen 481.

● Auch im Berliner S-Bahn-Betrieb gibt es gravierende Änderungen: Seit dem 28. Mai wird der Stadtring in kompletten Umläufen als so genannter Vollring betrieben. Die bisherige Betriebsführung der von außen kommenden S-Bahn-Züge, die mindestens einmal um den Ring geleitet wurden und dann in Gesundbrunnen endeten, wurde aufgegeben. Die S-Bahn-Berlin GmbH argumentiert mit einer Umlaufzeit von 60 Minuten und einem sauberen Zehn-Minuten-Takt, der sich mit den ausschließlich eingesetzten 481-Tw realisieren ließ. Kritiker hingegen bemängeln Stummellinien am Stadtrand und befürchten Dauerverspätungen auf dem Stadtring, da die einmal im Umlauf befindlichen Züge nicht ausgesetzt werden könnten. Außerdem muss häufiger an verschiedenen Bahnhöfen umgestiegen werden.

TOP UND FLOP



TOP: Geld für Rübelandbahn

Für die Wiederaufnahme und langfristige Sicherung des elektrischen Betriebes auf der Rübelandbahn stellt das Land Sachsen-Anhalt in diesem Jahr 450 000 Euro zur Verfügung. Das teilte der nach der Regierungsumbildung bestätigte Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre Mitte Mai mit. Die Landesregierung habe mit der Fels-Netz-GmbH vereinbart, dass noch im Sommer eine Übersicht aller Vorhaben erstellt wird, die in diesem Jahr umgesetzt oder begonnen werden können.



FLOP: SPNV: Geld gestrichen

Der Deutsche Bundestag hat am 19. Mai 2006 mit den Stimmen von CDU/CSU und SPD im Rahmen eines Haushaltkonsolidierungspaketes die Kürzung der Regionalisierungsmittel um 2,3 Milliarden Euro bis 2009 beschlossen. Das entspricht einem Rückgang um acht Prozent. Da die Bundesländer die Verwendung bisher nicht vollständig dargelegt haben und Ausschreibungen mangels Umfang nur bedingt zur Kosteneinsparung beitragen, ist mit Kürzungen von SPNV-Leistungen zu rechnen – mit allen Folgen für Qualität, Fahrpreise, Modal-Split und Arbeitsplätze.



Foto: Rainer Albrecht

Der „Raanzer" mit 41 1144 (IGE Werrabahn), als Ersatz für 94 1538, die am Ostersonntag 2006 einem Anschlag zum Opfer fiel und entgleist war, fuhr am 7. Mai 2006 mit Wagen der Rennsteigbahn. Bei tollem Frühlingswetter kamen viele Freunde der Eisenbahn, aber auch Wanderer und interessierte Naturfreunde, um das wunderschöne Schwarzatal in der Blütezeit zu erleben.



Foto: Goldschagg

Am 21. Mai 2006 fuhr ein Sonderzug aus Nossen über Dresden nach Berlin mit 03 1010. Die zu kleine Drehscheibe in Berlin-Lichtenberg erforderte eine Drehfahrt, die mit dem kompletten Zug der „Sonderzugveranstaltungen Chemnitz" auf der Hinfahrt stattfand. 211 030 übernahm in Berlin-Köpenick gerade den Zug zur Weiterfahrt nach Berlin-Lichtenberg.

DB AG

Expansionsdrang

● Die Deutsche Bahn strebt im Logistikbereich auf der Schiene nach den Märkten im Osten. Nach der prestigeträchtigen Güterzugtestfahrt in nur 3,5 Tagen zwischen Seddin bei Berlin und Moskau im November 2005 wird nun an der Umsetzung in den Alltag gearbeitet. Dazu haben die DB und die RZD am 27. April 2006 in Tomsk ein gemeinsames Logistikunternehmen gegründet. Die Gesellschaft soll die gesamte Logistikkette im Schienengüterverkehr abdecken und Russland mit dem globalen Logistik-Netz der DB AG verknüpfen. Auch die chinesischen Eisenbahnen und die DB AG wollen künftig enger zusammenarbeiten. Mit dem am 22. Mai 2006 unterzeichneten Abkommen soll das Schienenverkehrsaufkommen zwischen China und Deutschland über die transsibirische Eisenbahn deutlich gesteigert werden. Diese Route ist bedeutend schneller als der Seeweg.

Drei Tage im Mai waren 218356 und ein Messwagen, hier auf dem Viadukt bei Wurzbach, zwischen Saalfeld, Wurzbach und Blankenstein unterwegs, um Standorte für neue GSM-R-Sendemasten zu finden. Aus diesem Grund waren zwei LKW-Arbeitsbühnen mit Sendetechnik ausgerüstet worden, die an vorbestimmten Standorten in verschiedenen Höhen Testsignale ausstrahlten.



Foto: Rainer Albrecht

SCHWEIZ

Endspurt im Lötschberg



Der Bau des Lötschberg-Basistunnels geht mit dem Innenausbau in die Endphase.

Foto: Armin Schmutz

● Im 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel, umfassend insgesamt 88,1 Kilometer Tunnelröhren und -stollen, wird gegenwärtig unter Hochdruck am Innenausbau gearbeitet. 57 Kilometer müssen mit Gleis und Fahrleitung ausgerüstet werden. Die Schwellen der Fahrbahn werden schotterlos im Tunnelboden einbetoniert. Im Südabschnitt ist der Einbau bereits abgeschlossen und die Firma „Kummler+Matter" erstellt dort gegenwärtig die Fahrleitung. Noch bestehe weltweit keine vergleichbare Fahrleitungsanlage, teilte die Firma den Medien am 9. Mai 2006 bei einer Tunnelbegehung mit. Die bau- und betrieblichen Anforderungen an die Fahrleitung seien sehr anspruchsvoll: Sie müsse die gleichzeitige Nutzung unterschiedlicher Stromabnehmerprofile ermöglichen, einen Dauerbetriebsstrom bis 2000 A aushalten und Zugfahrten ermöglichen mit bis zu sechs Loks bei 160 km/h und Hochgeschwindigkeitszügen mit bis 250 km/h. Mit einem 70 Meter langen Montagezug werden zur Zeit die Tragwerke montiert, der Spann-Zug zieht Kupferkabel ein und schließlich folgt noch ein spezieller Ausfertigungszug für die Schlussmontage. Im weiteren ist die Firma Atel Gebäudetechnik damit beschäftigt, die insgesamt rund 1400 bereits erprobten Elektronikschränke im Basistunnel einzubauen. In den Betriebszentralen Frutigen und Raron sind die Stellwerke montiert. Hochgeschwindigkeitsweichen sind eingebaut und zwischen Raron und Ferden auch die Achszähler, so dass im Juni 2006 im Süd-Abschnitt mit Versuchsfahrten begonnen werden kann. Dazu müssen dem Bundesamt für Verkehr 81 technische und Sicherheitsnachweise erbracht werden. Die Sicherungsanlagen werden im Labor von Alcatel in Zürich sowie auf einer Versuchsstrecke in Dottikon auf die Funktionstüchtigkeit getestet. Die Inbetriebnahme des Basistunnels unter ETCS Level 2 (European Train Control System) ist für den Juni 2007 vorgesehen.

Bahnwelt Aktuell


Foto: Seraphin

Um den Wildbewuchs auf den DB-Strecken einzudämmen, verkehren jährlich Unkraut-Spritzzüge. Im Mai war 204 641 für diese Leistungen eingeteilt. Am 11. Mai befährt sie mit solch einem Zug als RABZ 69620 die Strecke Zwickau – Flöha (Dresden) und passiert gerade Chemnitz-Süd.

WILDER ROBERT

Jetzt bis Glossen


Foto: Kunick

Am neuen Endbahnhof Glossen fuhr zum Auftakt neben 99 561 (Mügeln) auch die heutige Schönheider 99 516, hinten die Feldbahn.

● Seit dem 21. April ist die Strecke des „Wilden Robert" um 1,5 Kilometer länger: An diesem Tag ging der Abschnitt von Nebitzschen nach Glossen in Betrieb, wo direkt neben der 600-Millimeter-Feldbahn gehalten wird. Wenn auf die Schmalspurwagen aufgebockte Regelspurwagen hinzukommen, ist das Zusammentreffen dreier Spurweiten zu erleben. Der Wiederaufbau wurde vom Förderverein „Wilder Robert" initiiert und umgesetzt, die Gemeinde Sornzig-Ablaß steuerte Fördermittel eines EU-Programmes bei. Da am 22. April die Landesgartenschau in Oschatz begann, sollen bis zu deren Ende am 8. Oktober jeweils Sonnabend und Sonntag Dampfzüge zwischen Oschatz und Glossen verkehren.

GÜTERVERKEHR

Railion-NL-Loks nach Deutschland

● Weil in den Niederlanden in den kommenden Jahren, bedingt durch die Inbetriebnahme der elektrisch betriebenen Betuwe-Güterzugstrecke, ein Überhang an Dieselloks der Reihe 6400 entsteht, hat Railion Niederlande die Absicht, 20 überzählige Loks an Railion Deutschland zu verkaufen. Die 120 Loks der Railion-Reihe 6400 wurden von 1988 bis 1995 bei MaK in Kiel gebaut und sind eine Weiterentwicklung des MaK-Standardentwurfs DE 1002. Die 84 Tonnen schweren Loks verfügen über eine Motorleistung von 1180 kW, haben Drehstromantrieb und sind 120 km/h schnell. Sie können sowohl im Rangier- als auch im Streckendienst eingesetzt werden, für letztere Verwendung können bis zu vier Loks in Vielfachschaltung fahren. Einige Loks sind mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, während die im Grenzverkehr nach Belgien und Deutschland eingesetzten Maschinen über Memor beziehungsweise Indusi verfügen.



Foto: Korthof

Die 6400 können sich bereits im Amsterdamer Westhafen an deutsche Formsignale gewöhnen, so Lok 6450, die gerade an einem Hp2-Signal vorbeifährt. Das Signal ist ein Geschenk der deutschen Railion-Bahner an die Amsterdamer Kollegen.


Foto: Haslebner

Der siebenteilige ČD-Pendolino absolvierte Mitte April zahlreiche Messfahrten in Österreich. Am 13. April überquert er den Goggerwenig-Viadukt. Neben Streckenfahrten wurden am Wiener Westbahnhof auch Weichenfahrten durchgeführt. Wegen der hochwasserbedingten Streckenunterbrechung auf der Nordbahn erfolgte die Zuführung auf der Franz-Josefs-Bahn.



Foto: Marquardt

In der zweiten Mai-Woche fand eine Abnahmefahrt der neuen 420-13 von München-Allach nach Kempten statt. Es ist die dritte Lok der Baureihe für die EVB.

BAYERN

Bayerisch Schwaben neu aufgeteilt

Bei einem Pressegespräch am 30. Mai 2006 in Memmingen gab der bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Erwin Huber, einige bedeutende Ausschreibungsergebnisse bekannt. Insgesamt waren über zehn Millionen Zugkilometer pro Jahr neu zu vergeben. Das so genannte „Elektrische Netz Augsburg" bleibt mit fünf Millionen Zugkilometern bei DB Regio ebenso wie das Dieselnetz I mit 1,2 Millionen Zugkilometern. Das Dieselnetz II (Augsburg – Geltendorf – Weilheim – Schongau und Augsburg – Ingolstadt – Eichstätt) mit künftig 2,7 Millionen Zugkilometern wird ab 2008 von Connex Regiobahn, beziehungsweise neu Veolia Verkehr, betrieben. Die ehemalige IR-Linie 25 von München über Immenstadt nach Oberstdorf, auf der derzeit die Alex-Züge verkehren, wurde der Regentalbahn AG und somit der Arriva Deutschland-GmbH, die seit Mai 2006 einzige Eigentümerin ist, zugesprochen. Die Züge werden künftig in Immenstadt geflügelt, ein Zugteil fährt nach Oberstdorf, der andere nach Lindau. Verstärkt solle die Elektrifizierung von München über Memmingen nach Lindau vorangetrieben werden, so der Minister.



Foto: Alkofer

Staatsminister Miller, Staatsminister Huber und der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Bayern Klaus-Dieter Josel (v. l.).

ZEITREISE



Foto: Bellingrodt/Sammlung Henschel

Ein S-Bahn-Zug und eine Lollo treffen sich in der Nähe des Berliner Tors in Hamburg.

Alles beim Alten – auf den ersten Blick

Eine Stunde und mehr als drei Jahrzehnte liegen zwischen den beiden Aufnahmen. Noch immer fahren die Züge zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Lübeck mit Diesellloks. Die legendären Lollos, die Vorserien-216, stehen dafür zwar schon lange nicht mehr zur Verfügung, aber ihre Nachfolgerinnen, die Lübecker 218, leisten immer noch treue Dienste. Das wird nicht mehr lange so sein, denn die Elektrifizierung der Strecke in die Stadt Thomas Manns lässt nicht mehr lange auf sich warten. Auf den ersten Blick fallen die deutlichen Veränderungen gar nicht so sehr auf. Der Wagenpark der Züge hat sich jedoch sehr verändert. Mitteleinstiegswagen sind Geschichte, noch rollen modernisierte Silberlinge in Verkehrsrot, bald transportieren Doppelstockwagen die Reisenden zwischen den Hansestädten. Auch die blauen S-Bahn-Züge der Baureihe 470 existieren nur noch museal und eine Straßenbahn gibt es in Hamburg schon seit 1978 nicht mehr.

RE 21547 aus Lübeck erreicht am 16. April 2006 gleich den Hamburger Hauptbahnhof.



Foto: Alkofer

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Seltene Gäste


Foto: Benz

Bei strömendem Regen zieht Ge 6/6II 704 den Güterzug 5120 zwischen Felsberg und Chur. Hinter der Zuglok sind die beiden Gem 4/4 eingereiht. Es kommt selten vor, dass beide Zweikraft-Maschinen gleichzeitig auf dem RhB-Stammnetz unterwegs sind.

● Die Rhätische Bahn veranstaltete am 29. April 2006 in der Werkstätte Landquart einen Tag der offenen Tür. Dazu wurden extra die beiden Zweikraftloks Gem 4/4 801 und 802 von ihrer Stammstrecke, der Berninalinie, abgezogen und im Schlepp der Ge 6/6 II 704 mit Güterzug 5120 von Samedan über den Albula nach Landquart gezogen. Da die Berninabahn mit 1000 Volt Gleichstrom betrieben wird, konnten die Maschinen nicht selbst unter der 11000 Volt Wechselstrom-Fahrleitung ins Rheintal fahren, und auf eine Überführung im Dieselbetrieb wurde verzichtet, da man unnötige Kraftstoffkosten vermeiden wollte. Die Gem 4/4 801 wurde am Tag der offenen Tür im Depot Landquart ausgestellt, während die 802 für Shuttledienste zwischen dem Werkstätteareal und dem fahrdrahtlosen Güterumschlagzentrum eingesetzt wurde. Da am Bernina zur Zeit Triebfahrzeugknappheit herrscht, mussten die beiden Maschinen bereits am Morgen des 1. Mai wieder nach Pontresina geschleppt werden.


Foto: Seraphin

Im Mai 2006 fanden mit 112 708 der „RegioInfraService“ (RIS) Personalschulungsfahrten statt. Am 3. Mai 2006 überquert sie mit dem DbZ 88740 die A72 bei Stollberg auf der Strecke Stollberg (Sachs.) – St. Egidien.


Foto: Henschel

In der Nacht vom 16. auf den 17. Mai 2006 waren im Bochumer Hauptbahnhof Gleisbauarbeiten angeordnet. Züge sollten über das Gegengleis in Richtung Dortmund durchgeführt werden. Aufgrund einer vermutlich nicht rechtzeitig umgestellten Weiche fuhr ein Zug der S1 nach Mitternacht gegen einen Prellbock. Vier schwer und sechs leicht verletzte Personen wurden ins Krankenhaus transportiert.


Foto: Hellmann

Die Loks der Baureihe 112 des Bh Berlin-Rummelsburg hat DB-Fernverkehr an den Regio-Bh Cottbus abgegeben, wo sie in Plänen der BR 143 eingesetzt werden. Die nun überzähligen 143 standen Ende April noch untätig im Bh, es sind von vorn 143 179, 232, 204, 344, 851, 343, 295, 061 und 557.

REGION BREMEN

Moorexpress


Foto: Brüggemann

Der Moorexpress passiert den Bahnhof Hesedorf, hier treffen sich die Strecken aus Stade und Buxtehude und führen gemeinsam nach Bremervörde.

● Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) fahren seit dem 29. April 2006 jeweils samstags und sonntags mit dem Moorexpress von Stade über Bremervörde bis in den Bremer Hauptbahnhof. Auf der Fahrt werden die Fahrgäste über das Moor informiert und bekommen Tipps für Ausflüge an der Strecke. Zum Einsatz kommen Uerdinger Schienenbusse mit einem Güterwagen zum Fahrradtransport. Nur wenn der Fahrgastansturm zu groß ist, fährt zusätzlich ein 628-Tw. Fahrkarten wie Niedersachsen- oder Wochenendticket gelten nicht. Während der Fahrt verkauft das Personal Getränke und Kleinigkeiten zum Essen. Noch bis zum 3. Oktober fährt der Moorexpress durch das „Nasse Dreieck“. Ronald-Mike Neumeyer, Bremer Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, hob in einem Grußwort hervor, dass der Moorexpress einen wichtigen Beitrag zur touristischen Vernetzung zwischen Bremen und der Region leiste, und wünschte der neuen Verbindung immer volle Züge.



Pilz-Gericht mit Beigeschmack

Endlich ist es soweit: Berlin hat ein neues, seiner Hauptstadtrolle entsprechendes Fernbahnnetz. Gleich sechs Bahnhöfe gehen in Betrieb. Den Weg dorthin prägten Wendungen und Schwierigkeiten. →

Berlins neue

Der spannendste Moment beim Vollenden des neuen Hauptbahnhofes war das Umklappen der Bügelbauten im Sommer 2005.

Foto: Rößler



Foto: Slg. Gottwaldt

Lange Zeit war er der Namensgeber für den neuen Zentralbahnhof: Der alte Lehrter Bahnhof, hier etwa um das Jahr 1938.

Bahnwelt

Das große Eisenbahnwochenende


Foto: Trojanowski

Mit einer sehenswerten Licht- und Feuerwerksschau wurde der Hauptbahnhof am Abend des 26. Mai zünftig und unter reichlich Beifall eingeweiht.


Foto: Rößler

Die letzten Vorbereitungen vor dem Regelbetrieb laufen – und vor dem großen Ansturm!


Foto: Bodo Schulz

Prominenz zur Eröffnung: V.l. Karl-Friedrich Rausch (DB AG), Wolfgang Tiefensee, Kanzlerin Angela Merkel, Hartmut Mehdorn und Klaus Wowereit.

● So kann es auch kommen! In den Voraussagen zur Akzeptanz des Hauptbahnhofes haben alle Pessimisten geirrt, und die Eröffnungsfeiern wurden zünftig und stilvoll inszeniert. Herausragend war die Lichtschau des Hamburgers Jerry Appelt am Abend des 26. Mai. Eine halbe Million Menschen strömte auf das Areal vor dem Bahnhof und die Wiese vor dem Bundeskanzleramt, jeweils eine Million Besucher sahen sich laut Schätzungen der DB allein den Hauptbahnhof am Sonnabend und Sonntag an. „Der Hauptbahnhof ist eröffnet – und die Berliner staunen", staunte ihrerseits die „Berliner Zeitung", die „Berliner Morgenpost" schrieb prosaischer: „Berlin hat ein neues Wahrzeichen." Und so ist es auch, Abstriche am Bahnhof hin, unfertiges Pilzkonzept her. Etwas im Schatten des Hauptbahnhofes standen die Feiern am Gesundbrunnen, Südkreuz und am Potsdamer Platz. Am Sonnabend waren Fahrzeuge von DR, DB und DB AG ausgestellt. ET 425 der DB AG pendelten zwischen Südkreuz und Gesundbrunnen, Sonderzüge der Dampflokfreunde Berlin und des Lausitzer Dampf-lokclubs befuhren die neuen Gleise, der Verein Historische S-Bahn bot Rundfahrten an. Die Berliner haben schnell Frieden mit den neuen Bahnhöfen geschlossen, pragmatisch wie sie sind. Ablehnung jedenfalls sieht anders aus. *hb*

Großes ist passiert am letzten Maiwochenende dieses Jahres, Großes und Historisches, auch wenn man das letzte Wort vorsichtig gebrauchen sollte. Nach über zehnjähriger Bauzeit gingen in der deutschen Hauptstadt drei neue Fernbahnhöfe, drei weitere Regionalbahnhöfe und insgesamt 70 Kilometer Strecke in Betrieb. Mit ihnen erhält Berlin seit der Zerstörung der Kopfbahnhöfe 1943/44 und deren Stilllegung bis 1952 erst jetzt wieder ein der ganzen Stadt angemessenes Fernbahnnetz nebst dazugehörigen Bahnhöfen. Jahrzehntelange Provisorien und Teillösungen in West- wie in Ost-Berlin haben nun ausgedient.

Schauen wir zurück in den Herbst 1989. Berlin war auch im Eisenbahn-Fernverkehr eine geteilte Stadt. In Ost-Berlin existierten mit Lichtenberg und Hauptbahnhof (damalige Bezeichnung, ehemals und wieder Ostbahnhof) zwei bedeutende Fernbahnhöfe, die betrieblich und verkehrlich durch die Bahnhöfe Schöneweide und Schönefeld, zum Teil Karlshorst und Baumschulenweg ergänzt und entlastet wurden.

West-Berlin durfte sich zwar mit dem Bahnhof Zoologischer Garten über einen zentrumsnahen Bahnhof freuen und bot mit Wannsee und Spandau ab 1976 weitere Fernverkehrshalte an. Welche Rolle die Bahn aber tatsächlich spielte, zeigt das DB-Kursbuch 1988/89: Die insgesamt 21

Foto: Gerd Böhmer

Zu den Vorbereitungen auf die Inbetriebnahme gehörten auch Testläufe für die Zugzielanzeiger wie hier im Hauptbahnhof: Ist das Mehdorns Kampfansage an den Flugverkehr?

Daten zur Entwicklung des neuen Berliner Fernbahnnetzes (Auswahl)

1910 Ein Wettbewerbsbeitrag für Groß-Berlin sieht erstmals eine Nord-Süd-Fernbahn mit Zentralbahnhof etwas östlich des heutigen Standortes vor.

1934 – 1939 Die Nordsüd-Bahn wird als reine S-Bahn-Strecke gebaut und kreuzt in Friedrichstraße die Stadtbahn.

1941 Für die „Welthauptstadt Germania" werden ein Nord- und ein Süd-Personenbahnhof sowie ein S-Bahn-„Stadtkreuz" am Lehrter Bf/Stadtbf geplant.

1945 Der Lehrter Bahnhof ist wie viele Bahnhöfe kriegszerstört, bleibt aber vorerst in Betrieb.

1948 Diskutierte Änderungen im Berliner Eisenbahnnetz: U.a. Direktverbindung Gesundbrunnen – Lehrter Bf auf die Stadtbahn.

1950er-Jahre Zwischen der Bundesrepublik und West-Berlin verkehren zehn bis zwölf Reisezugpaare.

1950 – 1957 Die DR baut zur Umfahrung West-Berlins den Berliner Außenring (BAR).

1952 Der alte Lehrter Bahnhof wird wie andere Kopfbahnhöfe in Berlin betrieblich stillgelegt; in West-Berlin bleibt einzig der

Im Mai wiesen große Behänge an den Bügelbauten des Hauptbahnhofes auf die Einweihungsfeier vom 26. bis zum 28. Mai hin.



Foto: Bodo Schulz

Zugpaare aus dem Bundesgebiet nach West-Berlin passten auf acht Kursbuchseiten, Anschlussverbindungen und Übersichtskarte inklusive. Und während die wichtigsten Strecken aus dem Süden und Norden der DDR zweigleisig und inzwischen elektrisch bis Ost-Berlin reichten,

Die geteilte Stadt: Eisenbahn-Provisorien

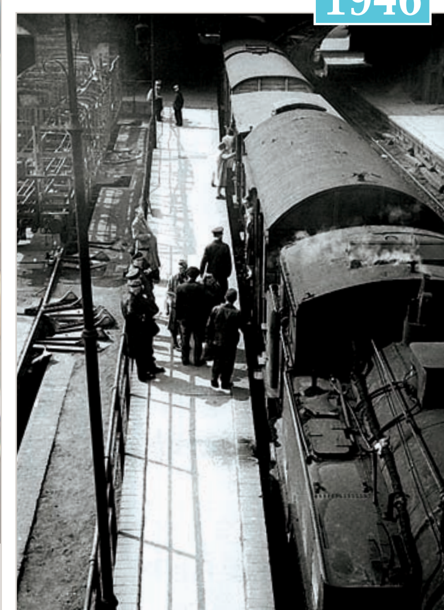
waren die Zuläufe nach West-Berlin eingleisig und ohne Fahrdraht.

Es war klar, dass dieser Zustand nach der Grenzöffnung am 9. November 1989 und der staatlichen Einheit 1990 nicht haltbar war. Und während das Berliner S-Bahn-Netz, auch dieses langsam genug, in den folgenden Jahren wieder zusammenwuchs, erweitert und wieder in Betrieb genommen wurde, musste der Fernverkehr mit Sperrungen, Zwischenbaustufen, Umleitungen und Dauerprovisorien leben. Denn der Plan, den es umzusetzen galt, war groß. Vielleicht zu groß?

Im Frühjahr 1990 setzten sich in Berlin Ingenieure, Reichsbahner und weitere Experten zusammen, um über das künftige Fernverkehrsnetz des wiedervereinigten Berlin zu beraten. Erhard Schröter, stellvertretender Hauptabteilungsleiter der DR, erinnert sich: „Wir sahen 1990 die einmalige Chance, auf einem brachliegenden, der DR gehörenden Gelände am stillgelegten Lehrter Bahnhof einen neuen Zentralbahnhof zu errichten, womit man endlich betriebliche und verkehrliche Verknüpfungen schaffen konnte, ohne bestehende Baustrukturen unnötig anzugreifen.“ Diesen Plan nannte man das Achsenkreuz-Modell. →

Fotos: Roßler; Jacobi/Slg. Gottwald (Sw-Foto)





Sechs Panoramaaufzüge sollen einzigartige Aussichten bieten, die Röhren sind im Februar vor der Fertigstellung (links). 1946 hatte man andere Sorgen, wie der Blick auf einen Bahnsteig des Lehrter Bahnhofes mit dem Wagengerippe im Hintergrund zeigt. Der Reiseverkehr kam nur langsam wieder in Gang.

Bahnhof Zoologischer Garten dem Fernverkehr erhalten.

1953 DDR-Binnenzüge fahren West-Berlin nicht mehr an, Ostbahnhof und Lichtenberg werden die wichtigsten Bahnhöfe in Ost-Berlin.

1959 Die letzten Reste des alten Lehrter Bahnhofes werden abgebrochen.

1960 In Lichtenberg geht ein neues Bahnbetriebswagenwerk in Betrieb.

1961 September: Als eine Folge des Mauerbaus und verschärfter Kontrollen im Ostbahnhof wird zu dessen Entlastung Karlshorst mit zwei Bahnsteigen gebaut.

1962 Februar: Der Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld (außerhalb Berliner Stadtgebietes) geht in Betrieb.

Ab Mitte 1960er-Jahre Der ehemalige Vorortbahnhof Schöneweide mit umfangreichen Abstellanlagen entwickelt sich zur Nummer drei der Ost-Berliner Fernbahnhöfe.

1971 Transitabkommen für den zivilen Verkehr zwischen der BRD und West-Berlin.

1976 Transitzüge halten von nun an auch in Spandau und Wannsee.

1973 – 1982 Mit vier Bahnsteigen und neuem EG wird Lichtenberg zum wichtigsten Bahnhof in Ost-Berlin für den DDR-Binnenfernverkehr ausgebaut. →

Herzstück: Tunnel und Hauptbahnhof

● Nur 3,5 Kilometer lang ist der viergleisige Tunnel, der zwischen 1995 und 2001 errichtet wurde und die einzige echte Neubaustrecke darstellt. Er ist entscheidendes Bindeglied für die sonst auf altem Bahngelände verlegten neuen Gleisanlagen. In fünf Baulosen wurde er realisiert, darunter zwei in offener Bauweise und zwei im Schildvortrieb. In großem Umfang wurde das Unterwasser-Betonieren angewendet, bei dem Spezialbeton in die mit Wasser gefüllte Baugrube gegossen und diese erst nach dessen Aushärten leergepumpt wurde. Mittels Schildvortrieb entstanden die Abschnitte südlich und nördlich des Bahnhofes Potsdamer Platz, dieser selbst wie der Hauptbahnhof tief in offener Bauweise. Weiter wurden sogenannte Senkkasten-Tunnelelemente ebenerdig gefertigt und anschließend durch Unterspülen und Abpumpen in ihre tiefe Lage gebracht. Acht unter- und sechs oberirdische Bahnsteiggleise erhielt der Hauptbahnhof. Sie sind mittels 54 Rolltreppen, 43 Aufzügen und sechs Panoramaaufzügen verbunden. Seit 1990 wurden für die Berliner Bahnanlagen rund zehn Milliarden Euro ausgegeben. Für Tunnel und Hauptbahnhof waren anfangs 1,8 Mrd. Euro veranschlagt, jetzt sind es 3,1 Mrd. Euro.


Foto: Volker Rößler

2001 bot sich dieser Blick von der Stadtbahn auf den oberen Teil des künftigen Hauptbahnhofes und „Europas größte Baustelle".


Foto: Bodo Schulz

Nach Fertigstellung und Ausrüstung des Nord-Süd-Tunnels fand auch eine Pressefahrt auf einem SKL statt.

Es sah einen Schnittpunkt von Stadtbahn und Nord-Süd-Tunnel an der heutigen Stelle vor und wies dem Innenring wichtige Verkehrsaufgaben zu. Der Kreuzungsbahnhof war nicht als Hauptbahnhof vorgesehen, sondern ein Fernbahnhof unter mehreren: Die Stadtbahn sollte ihre behalten (Zoo, Friedrichstraße und Ostbahnhof), am Innenring waren Fernbahnhöfe in Gesundbrunnen und am Bahnhof Papestraße geplant. Diese Elemente kommen dem realisierten Konzept schon recht nahe. Unterschied war außer einem vollständigen Innenring, dass Züge, die Berlin über Wannsee erreichten, auch den Nord-Süd-Tunnel hätten passieren können. Zudem waren weitere Regionalbahnhöfe an verschiedenen Stellen geplant.

Ein damaliges Ringkonzept der Bürgerinitiative „Westtangente" sah mehrere dezentrale Fernbahnhöfe entlang des Innenringes vor, auf der Stadtbahn wäre lediglich die S-Bahn gefahren. Die Vorteile, schnell zu realisieren und kostengünstig zu sein, hätten aber an den Nachteilen nichts geändert: Umsteigen wäre unübersichtlich und betrieblich schwierig zu organisieren gewesen, vor allem aber hätte man das Stadtzentrum nicht mehr direkt erreicht.

Auch weitere in die Debatte gebrachte Projekte hatten keine Chance. So wollte beispielsweise der Förderverein „Anhalter und Lehrter Bahnhof" einen Fernbahnhof am Ort des alten Anhalter Bahnhofes, auch einen Nord-Süd-Tunnel mit Kreuzungsbahnhof am Lehrter Stadtbahnhof und eine Tunnelstrecke Anhalter Bahnhof – Ostbahnhof.

2006


Foto: Rößler; Slg. Gottwaldt (sw-Foto)

1935



Von der Invalidenstraße schaute man auf die Ausfahrt des Lehrter Bahnhofes (oben), hinten der Stadtbahnhof. Heute schauen wir fast in dieselbe Richtung (links). Man beachte die Dachstützen, die das geplante Wölbedach verraten!

1980er-Jahre Zwischen der Bundesrepublik und West-Berlin verkehren ca. 20 Reisezugpaare.
1984 Der Fahrdraht erreicht Berlin-Lichtenberg.
1987 Mit neuem Empfangsgebäude wird der Ostbahnhof in „Hauptbahnhof" umbenannt. Die Bundesrepublik beginnt mit der DDR Verhandlungen über eine ICE-Schnellfahrstrecke Hannover – West-Berlin.
1989 November/Dezember: DR und DB setzen mit zum Teil geliehenem Wagenmaterial zahlreiche Sonderzüge ein, die aus der DDR kommend in Spandau, Wannsee oder Charlottenburg enden.
1990 - 1992 Beratungen von DR und DB, des Bundesverkehrsministeriums und des Berliner Senats (1990 auch Magistrat) über die künftigen Bahnanlagen Berlins führen zum „Pilzkonzept" mit Kreuzungsbahnhof, Nord-Süd-Tunnel und weiteren Fern- und Regionalbahnhöfen.
1990 Juli: Erster IC „Max Liebermann" Berlin – Hamburg.
1991 Juni: Berlin über die Stadtbahn von zwei IC-Linien aus dem Altbundesgebiet jeweils im 2-h-Takt angebunden, Halte in Zoo, Friedrichstraße und Hbf (Ostbf).
1992 April: Das Kabinett beschließt die Verwirklichung des



Fast ideal halbkreisförmig war der Hallenquerschnitt des Lehrter Bahnhofes am Spreeufer (rechts). Er gehörte zu Berlins schönsten und wichtigsten Kopfbahnhöfen. Die neue halbelliptische Halle des Hauptbahnhofes lässt viel Licht auf die breiten Bahnsteige fallen.

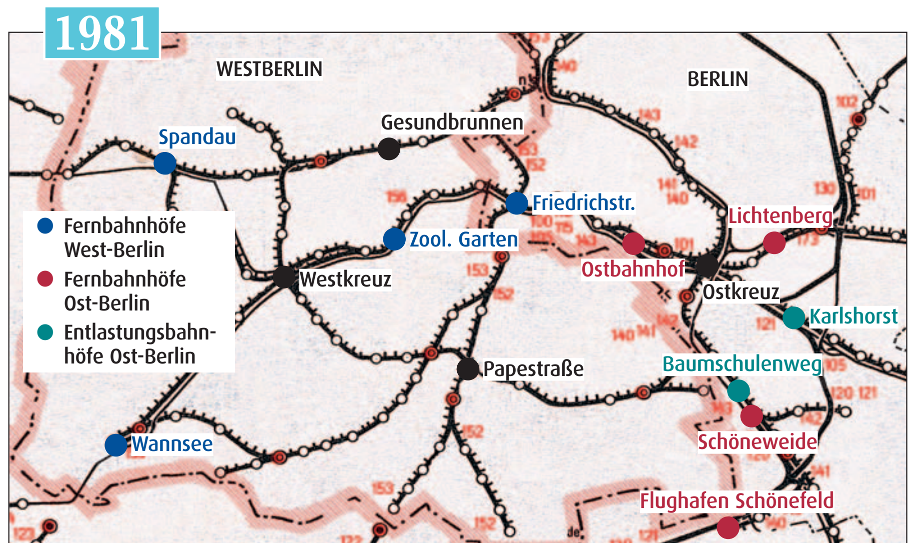


Foto: Rößler; Slg. Gottwaldt (Sw-Foto)

Im Lauf der Zeit kamen Vertreter der Deutschen Bundesbahn, der Verkehrsministerien sowie des Senats zu den Beratungen hinzu. Ende 1991, Anfang 1992 kristallisierte sich das „Pilzkonzept“ heraus, das das Achsenkreuz aufgriff, aber auf Druck des Bundes aus Finanzgründen punktuell

Aus dem Achsenkreuz wird das Pilzkonzept

reduzierte: Für die Stadtbahn waren die Fernbahnhöfe Zoo, Lehrter Bahnhof und Ostbahnhof vorgesehen. Der Kreuzungsbahnhof wird am benannten Standort gebaut. Zwei weitere Fernbahnhöfe entstehen in Gesundbrunnen und am Bahnhof Papestraße. Hinzu kommen Regionalbahnhöfe am Potsdamer Platz, in Jungfernheide und Lichterfelde Ost. Außerdem entsteht der Nord-Süd-Tunnel, dessen Gleise im Norden und im Süden auf die Fernstrecken auszufädeln wären, sowie die Zulaufstrecken selbst. Wohlgemerkt ging man von *allen* Zulaufstrecken aus! Kreuzungsbahnhof tief, Tunnel und südlicher Zulauf waren der Stiel, der nördliche Innenring der Hut und die Stadtbahn die Krempe dieses Eisenbahn-Pilzes. Man rechnete mit seiner Realisierung bis etwa 2000. →



Karte: DR/Slg. hb, Bearbeitung: MEB

Diese Karte steht stellvertretend für die Jahre 1952 bis 1989: In West-Berlin genügten drei Bahnhöfe (ab 1976) dem Fernverkehr, in Ost-Berlin mussten auch Vorortbahnhöfe immer mehr Fernverkehrsaufgaben übernehmen.

„Pilzkonzeptes“ für die Bundeshauptstadt.
Mai: Start der IC-Linien Berlin – Leipzig – München und Hamburg – Berlin – Dresden jeweils im 2-h-Takt.
1993 März: Architekten Gerkan, Marg und Partner aus Hamburg zum Wettbewerbssieger gekürt und mit dem Bau des künftigen Zentralbahnhofes beauftragt.
Mai: ICE erstmals nach Berlin, fährt erst Lichtenberg, ab August Zoo an (Juli Fahrleitung vollendet), Abstellen und Behandeln erfolgt in Grunewald.
September: Planfeststellungsverfahren für Nord-Süd-Tunnel gemeinsam mit parallelen Auto-, S- und U-Bahn-Tunneln eingeleitet.
1994 Ab September wird die Stadtbahn zwischen Zoo und Hbf (Ostbf) gesperrt und generalsaniert, Ferngleise werden elektrifiziert, Fernzüge enden in Zoo, Hbf (Ostbf) und Lichtenberg, teilweise in Charlottenburg.
1995 Mai: Falkensee – Spandau (Hamburger Bahn) wiedereröffnet, Juli folgt Spandau – Charlottenburg.
September: Planfeststellung EBA für Nord-Süd-Tunnel; Baubeginn für den neuen Fernbahnhof Spandau. →

2005

Das Südkreuz aus der Luft: Man erkennt die Ringbahn (oben) und die überbauten Gleisanlagen der Anhalter Bahn mit den Parkdecks.

Foto: Bodo Schulz

Im Juli 1992 beschloss das Bundeskabinett unter Kanzler Helmut Kohl, dass das „Pilzkonzept" zur Ausführung gelangen soll. Schon vorher, am 20. Juni 1991, erhielten die Planungen politischen Rückenwind. An diesem Tag beschloss der Bundestag, dass Berlin wieder Hauptstadt Deutschlands mit dem Sitz von Bundesregierung und Parlament werden soll.

Zur nämlichen Zeit versuchte die DR so gut es ging, das Zugangebot aus den alten Bundesländern in die neue Bundeshauptstadt auf den vorhandenen Bahnanlagen abzuwickeln. Nach einem verstärkten Interregio-Vorlaufbetrieb und dem IC „Max Liebermann" Berlin – Hamburg 1990/91 führten ab Juni 1991 zwei Intercity-Linien von Köln und von Basel – Frankfurt nach Berlin. Diese IC wurden bis und ab Helmstedt oder Braunschweig mit 132 der DR gezogen und hielten in Zoo, Friedrichstraße und Hauptbahnhof, einige in Wannsee. Außerdem führte die DR mehrere Schnellzüge Frankfurt (Oder) – Berlin – Magdeburg (– Halberstadt) ein, die man ebenfalls über die Stadtbahn schickte. Auf der Hamburger Strecke verkehrten nun vier IC- und vier weitere D-Zug-Paare. Für viele Züge innerhalb der neuen Bundesländer nach und über Berlin behielt der Bahnhof Lichtenberg seine Bedeutung, auch für einige Züge aus dem Altbundesgebiet wie Lübeck/Kiel – Berlin oder Frankfurt (Main) – Erfurt – Berlin.

Zwischenschritt Stadtbahn-Sanierung

1992 ersetzten auf der Strecke Berlin – Leipzig – München Intercitys im Zwei-Stunden-Takt die einzelnen Schnellzüge. Abgangs- und Zielbahnhof wurde fortan der Hauptbahnhof, die IC fuhren über den östlichen Außenring und hielten am Flughafen Schönefeld. Auch von Hamburg über Berlin (Halte in Spandau, Zoo, Friedrichstraße und Hauptbahnhof) nach Dresden gab es nunmehr einen IC-Zwei-Stunden-Takt. Die Verkehrsdurchführung vor allem auf der stark belasteten und dringend erneuerungsbedürftigen Stadtbahn kann rückbetrachtet nur allergrößten Respekt verlangen!

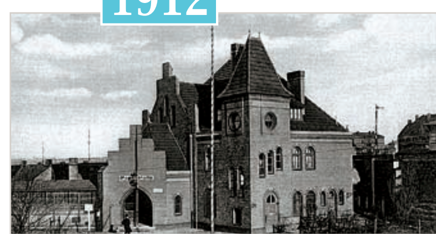
Im September 1994 begann schließlich die Sanierung der

2006



Foto: Rößler; Slg. Gottwaldt (kl. Foto)

1912



Kein Stein auf dem anderen blieb auch im S-Bahnhof Papestraße, der zum S- und Fernbahn-Kreuzungsbahnhof Südkreuz ausgebaut wird. Er ging jetzt provisorisch in Betrieb, im Dezember folgt ein weiterer Fernbahnsteig.

Oktober: Offzieller Baubeginn am Nord-Süd-Tunnel.

1996 Mai: DB-Chef Heinz Dürr erwartet Fertigstellung des neuen Zentralbahnhofes bis 2002.

August: Die Spree wird für ein Jahr im Bereich des künftigen Tunnelbahnhofes verlegt.

1997 Mai: Berlin Charlottenburg – Hamburg durchgehend elektrifiziert; neuer Fernbahnhof Spandau in Betrieb (S-Bahn erst Ende 1998); Ostbahnhof wegen Umbaus ein Jahr für den Fernverkehr außer Betrieb.

Juli: Ein schwerer Wassereinbruch im Bereich der künftigen südlichen Tunnelausfahrt legt die Bauarbeiten an dieser Stelle bis Ende 1999 lahm.

1998 Mai: Stadtbahn nach Generalsanierung und Elektrifizierung wieder in Betrieb, Ostbahnhof mit altem Namen; in Rummelsburg neue Behandlungsanlagen für Tfz (ICE-Werk) und Wagen.

August: Die erste Röhre des Tiergartentunnels ist fertig.

September: ICE-Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin geht in Betrieb, ein Jahr später als geplant; Grundsteinlegung für den Zentralbahnhof, Inbetriebnahme samt Nord-Süd-Tunnel jetzt für 2003 angestrebt.

Der frühere Bahnhof Lichterfelde Ost erhielt 2006 je einen Richtungsbahnsteig an den Gleisen der Anhalter Bahn. Er geht somit als Haltepunkt für den Regionalverkehr wieder in Betrieb, nachdem hier fast 50 Jahre lang keine Züge mehr fuhren.





Foto: Bodo Schulz; Slg. Gottwaldt (kl. Foto)

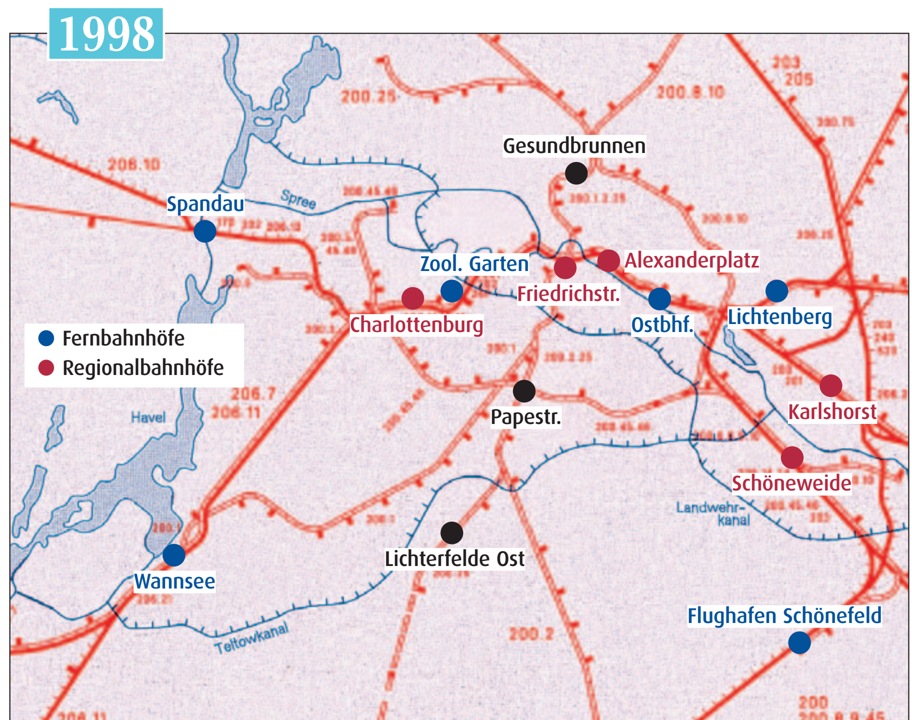
Stadtbahn zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Hauptbahnhof. In mehreren Abschnitten wurden S- und Fernbahn grunderneuert, wobei die S-Bahn zeitweise auf das Fernbahnplanum verschwenkt wurde. Durchgehend wurde die feste Fahrbahn eingebaut. Die Bahnhöfe Zoo und Ostbahnhof erhielten neue Gleisfelder, um mehrere Bahnsteige mit ICE-Länge zur Verfügung zu haben. Nach ihrer Fertigstellung 1998 nahm die Stadtbahn bis auf wenige Ausnahmen den gesamten Reiseverkehr auf.

Mitte der 1990er-Jahre waren die Vorbereitungen für das wichtigste, komplizierteste und teuerste Stück auf dem Weg zum neuen Bahnknoten abgeschlossen: Den Nord-Süd-Bahntunnel mit seinen unterirdischen Bahnhöfen und natürlich dem Kreuzungsbahnhof, als dessen Name damals noch „Lehrter Bahnhof" üblich war.

Mit dem Berliner Untergrund hatten schon die Erbauer der U-Bahnen und des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels zu kämpfen, auch beim Bau der Kopfbahnhöfe waren Probleme mit Sand und Grundwasser ständige Begleiter. So erforderte der neue Tunnel besonders komplizierte Bauverfahren (siehe Kasten auf Seite 20), die sich auch in exorbitanten Kosten niederschlugen: 3,6 Milliarden Mark veranschlagte die Bundesregierung vor Baubeginn. Und alle Erfahrung der beteiligten Baufirmen konnte nicht verhindern, dass es am 10. Juli 1997 doch zu einem schweren Wassereinbruch kam. Dieser flutete die Baustelle am Gleisdreieck, wo am südlichen Tunnelausgang gearbeitet wurde, und beschädigte einen Senkkasten so schwer, dass die Arbeiten erst im November 1999 wieder aufgenommen werden konnten. Insgesamt aber gingen die Arbeiten sichtbar voran und avancierte die Baustelle selbst zum touristischen Höhepunkt als „größte Baustelle Europas".

Spätestens mit dem Wassereinbruch mussten Kosten- und Zeitplan korrigiert werden. Der neue, im Herbst 1999 von Bundeskanzler Gerhard Schröder berufene Bahnchef Hartmut Mehdorn zog sich auch die Eisenbahnplanungen für die Hauptstadt auf seinen Schreibtisch.

Im Frühjahr 2000 gestand er auf einer Pressekonferenz in erstaunlicher Offenheit ein, dass etliche Bauprojekte der Bahn im Zeitplan und in den Kosten aus dem Ruder gelaufen waren: „Alle Neubauprojekte müssen auf den Prüfstand!" Um eine solch klare Aussage hatte sich bislang jeder Bahnchef herumgedrückt. Betroffen waren →



Karte: DB AG/Bearbeitung: MEB

Die sanierte Stadtbahn geht in Betrieb und übernimmt den Großteil des Berliner Fern- und Regionalverkehrs. Die Schnellfahrstrecke nach Hannover ist ebenfalls fertiggestellt, der Bahnhof Spandau entstand an neuer Stelle.

1999 Beginn der Bauarbeiten für künftige Bahnhöfe Potsdamer Platz und Gesundbrunnen.

2000 Februar - April: Die Stützen für den oberen Bahnhofsteil des Zentralbahnhofs werden gebaut. Mai: DB-Chef Hartmut Mehdorn - „Termine und Kosten für etliche Neubauprojekte nicht zu halten." Für die Berliner Bahnanlagen heißt das Stopp für drei Zulaufstrecken und Tunnel-S-Bahn sowie Abstriche bei Bahnhöfen; Fertigstellung der reduzierten Bahnanlagen ist nunmehr für Mitte 2006 vorgesehen.
Juni: Das neue EG am Ostbahnhof wird eröffnet.
Juli: Die FIFA entscheidet sich für Deutschland als Ausrichter der Fußball-WM 2006, Berlin steht als Spielort bereits fest.

2001 Perleberger Brücke (Nord-Ost-Ausfahrt Tunnelbahnhof, „Überflieger") fertiggestellt.
April: Nord-Süd-Tunnelbau abgeschlossen (außer Bereich Kreuzungsbahnhof).
Juni: Der ICE-Bh Rummelsburg geht wesentlich erweitert in Betrieb; erste Bauarbeiten am künftigen Südkreuzgelände.

2002 März: Der Inter-Connex, erster privater Fernverkehrszug, hält in Berlin (Lichtenberg).
Juli: S-Bahn hält am Bahnsteig im neuen Lehrter Bf, der alte →

Foto: Rößler; Slg. Gottwaldt (Sw-Foto)

2006



1989

Neben den 1939 fertiggestellten S-Bahnhof Potsdamer Platz (links) baute die DB einen viergleisigen Regionalbahnhof. Zwei große Pavillons (oben) markieren dessen Eingänge. Er ist der zentralste der neuen Regionalbahnhöfe.

auch die Berliner Bahnanlagen: Ihre Fertigstellung wurde nunmehr auf das Jahr 2006 terminiert. Der künftige Hauptbahnhof erhält vorerst keine S-Bahn-Anbindung im Nord-Süd-Tunnel. Drei Zulaufstrecken würden vorerst nicht gebaut, die Nordbahn, die Potsdamer Stammbahn und die Dresdener Bahn. „Der Pilz wird wurmstichig", stichelte der Berliner Grünen- und heutige Europa-Abgeordnete Michael Cramer.

Auch der Hauptbahnhof selbst musste Federn lassen: Die obere Halle wurde gekürzt, die für die untere Halle vorgesehene Kuppelarchitektur durch eine abgehängte Flachdecke ersetzt. Es sind diese Eingriffe, die zu einem Rechtsstreit zwischen dem Architektenbüro Gerkan & Partner und der DB AG führen sollten.

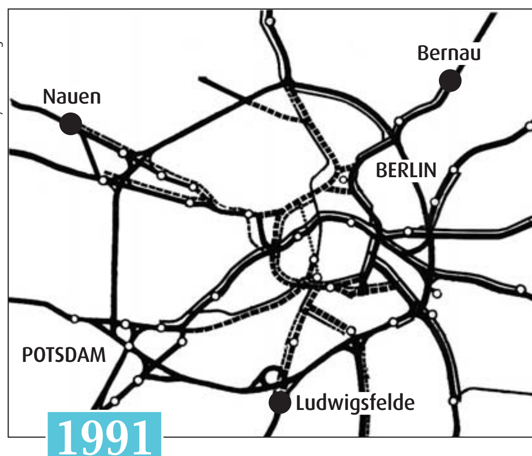
Der Fertigstellungsdruck erhöhte sich, als am 6. Juli 2000 Deutschland den Zuschlag für die Fußball-WM des Jahres 2006 erhielt und Berlin als Austragungsort unter anderem für das Finale feststand. Nachdem es Mehdorn selbst als aussichtslos bezeichnet hatte, alle Anlagen fertigzustellen, musste zumindest ein Zustand geschaffen werden, der die zu erwartenden Reisendenströme abfängt und nicht in Baustellen nebst Ersatzverkehre verwickelt.

Nun sind zeitliche Verzögerungen und gestiegene Kosten im Verlauf der Realisierung aufwendiger Verkehrsprojekte in der Bundesrepublik nichts Außergewöhnliches und bei Größe und Komplexität der Aufgabe in Berlin per se auch nicht verwerflich. Dennoch bedeutet das vorläufige Nicht-Bauen der drei Zulaufstrecken, der Tunnel-S-Bahn, der U-Bahn und der Tram zweierlei: Eine eingeschränkte betriebliche Verfügbarkeit und damit geringere Flexibilität auf dem Netz selbst und, besonders für den Hauptbahnhof, eine absolut unzureichende Anbindung an den Stadtverkehr. Hier scheint sich eine Tradition aus der Zeit der Teilung fortzusetzen, nämlich die der Provisorien. Denn außer mit den S-Bahnlinien auf der Stadtbahn ist der Hauptbahnhof nur per Bus oder Taxi zu erreichen! Die sogenannte „Kanzler-U-Bahn" zum Brandenburger Tor wird frühestens zum Jahresende 2006 fertig, die als S 21 bezeichnete Nord-Süd-S-Bahn frühestens 2010 und nur mit Anbindung an den Nordring.

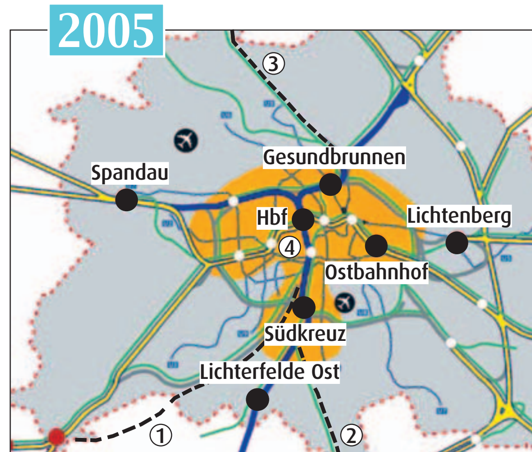
Bei den Fernstrecken gäbe es zumindest für die Dresdener Bahn eine Alternative. Dass sie nicht ernsthaft verfolgt wird, lässt

Lehrter Stadtbf wird abgerissen.
September: DB legt fest: Lehrter Bahnhof künftig „Berlin Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof", Papestraße „Südkreuz", Gesundbrunnen „Nordkreuz".
2003 Januar: An der Anhalter Bahn beginnen Rodungsarbeiten.
August: Beginn der Bauarbeiten am S-Bf Papestraße, der zum Fern- und S-Bf Südkreuz aufgewertet wird; Beginn der Bauarbeiten an der Anhalter Bahn.
2004 September: Flachdecke wird im Tunnelbereich des Hauptbahnhofes eingezogen, ursprünglicher Entwurf sah Wölbedecke vor.
2005 März: Es wird bekannt, dass am Bahnhof Zoologischer Garten keine Fernzüge mehr halten sollen.
Mai: DB legt „Berlin Hauptbahnhof" als Namen für den Zentralbahnhof fest; Regionalverkehrskonzept des VBB ab Mai 2006 wird vorgestellt.
Juni: Im Nord-Süd-Tunnel sind alle Gleise verlegt; S-Bahn-Teil des künftigen Bf Südkreuz geht in Betrieb.
Juli: DB AG stellt Fernverkehrskonzept ab Mai und Dezember 2006 vor.
Juli/August: Die so genannten Bügelbauten am Hauptbahnhof wer-

Karte: Die Bundesbahn/Bearbeitung: MEB



Die Gegenüberstellung des Planungsstandes von 1991 (gestrichelt = Neu- und Wiederaufbau, fett = Fernbahn) mit den heute realisierten Bahnanlagen zeigt, welche Abstriche im Lauf der Zeit gemacht wurden. Nicht (wieder-) errichtet wurden: 1) Potsdamer Stammbahn, 2) Dresdener Bahn, 3) Nordbahn, 4) S-Bahn im neuen Tunnel. Der Südring entfiel bereits beim 1992 präsentierten Plan für das Pilzkonzept.



Karte: DBAG/Bearbeitung: MEB

fragen, ob die DB-Führung noch in Netzzusammenhängen denken kann: Von der neugebauten, jetzt für 200 km/h ausgelegten Anhalter Bahn müsste ab Jüterbog die Strecke über Falkenberg – Röderau auch für mindestens 200 km/h für die EC Richtung Dresden – Prag ausgebaut werden. Die Strecke über Elsterwerda bliebe dem Regional- und Güterverkehr vorbehalten.

Bedauerlich bleibt die fehlende Nordbahn, müssen doch die von Rostock oder Stralsund (über Neubrandenburg) kommenden Züge immer noch eine kleine Ehrenrunde über den Außenring drehen.

Fertigstellung rechtzeitig vor der Fußball-WM

Wenig Begeisterung, um nicht zu sagen ausgesprochene Verärgerung, löste es bei den Berlinern aus, als die DB AG im Frühjahr 2005 ihre Fahrplanvorstellungen für die neuen Eisenbahnanlagen präsentierte. Kern der Kritik: Am Bahnhof Zoologischer Garten, bislang der mit Abstand meistfrequentierte Fernbahnhof, sollen keine Fernzüge (ICE, IC/EC) mehr halten und ab Dezember 2006 sollen alle über Spandau nach Berlin einfahrenden Fernzüge die Stadtbahn überhaupt nicht mehr befahren: Sie werden in den Nord-Süd-Tunnel geführt und enden in Südkreuz, wo es nicht mal Behandlungsanlagen gibt. Im betrieblich umständlichen Spitzkehrverkehr müssen die Züge wieder durch den Tunnel zurück, um über Gesundbrunnen zum Betriebshof in Rummelsburg zu fahren! „Die Bahn ist … dringend auf maximale Mieterlöse in dem extrem teuer gewordenen Hauptbahnhof angewiesen“, vermutet nicht zu Unrecht der Berliner Fahrgastverband IGEB.

Auch bei der Namensgebung hat sich die DB keine Freunde gemacht. Die gegen jede Tradition und seine tatsächliche Rolle durchgedrückte Bezeichnung „Hauptbahnhof“ für den Lehrter Bahnhof brachte die Berliner auf. Von „Umerziehung“ schrieb die Berliner Tagespresse; IGEB meinte etwas sachlicher, dass der Berliner Hauptbahnhof „sicherlich niemals eine solche herausragende Stellung erlangen wird wie die Hauptbahnhöfe in Leipzig, München oder Frankfurt am Main“. Nicht nur deshalb wird sich erst zeigen müssen, ob sich „Hauptbahnhof“ wirklich durchsetzt. Und wie Bauwerke in der Hauptstadt heißen, legt am Ende immer noch der Berliner Taxifahrer fest.

Henning Bösherz

Am Bahnhof Gesundbrunnen überstand nur der Eingangsbau zur U-Bahn den Zweiten Weltkrieg. Das beschädigte S-Bahn-EG wurde abgebrochen. Wegen des Gesundbrunnen-Centers meint die DB, auf ein neues EG verzichten zu können.



Foto: Chr. Ecke; Slg. Gotwaldt (sw)

den in die waagerechte Endlage gekippt.
November: Nord-Süd-Dach am Hauptbahnhof geschlossen.
Dezember: Gleise und Signaltechnik auf der Anhalter Bahn fertiggestellt.

2006 Januar: Es wird bekannt, dass der Bahnhof Gesundbrunnen nun doch seinen Namen behält.
Erste Probefahrten auf der Anhalter Bahn.
Februar: Nord-Süd-Tunnel elektrifiziert; Geschäfte im Hbf vermietet; in Gesundbrunnen eröffnet ein DB-Pavillon anstelle eines Empfangsgebäudes für die Fernreisenden.
März: Erste ICE-Testfahrt im Nord-Süd-Tunnel; Notfallübung im Tunnel und auf der Perleberger Brücke (siehe MEB 6/2006).
Mai: Am 28. gehen der neue Hauptbahnhof, die Fernbahnhöfe Gesundbrunnen und Südkreuz sowie die Regionalbahnhöfe Potsdamer Platz, Jungfernheide und Lichterfelde Ost in Betrieb.
Dezember: Die DB beabsichtigt, alle ICE von Westen über den Nordring zum Hbf und zum Südkreuz zu führen, damit Aufgabe des Pilz-Verkehrskonzeptes.



Regionalverkehr auf neuen Wegen: Karlsruhes Hauptbahnhof fahren die Mehrsystem-Stadtbahnwagen umsteigefrei direkt an.



Foto: Frank Steinbach

Nicht nur auf der Moselstrecke waren bis vor wenigen Jahren Regionalbahnen, mit E-Loks bespannt, normal. Inzwischen bestimmen hier Elektrotriebzüge das Bild.

Teil 2

Zuschuss-Geschäft

März 2005: Für die moderne, regionalisierte Bahn sind neue Fahrzeuge vor alter Infrastruktur wie 642166 in Eickendorf typisch.



Präzedenzprojekt Usedomer Bäderbahn unter dem Dach der DB AG: Erfolgsgaranten sind die neuen GTW 2/6 und Wolgasts neue Brücke.



Auch hochwertiger Regionalexpress-Verkehr wird an Private vergeben: Am 25. Februar 2006 hält die Marschbahn mit neuen Bombardier-Wagen in Itzehoe.

Der Erfolg der Regionalisierung steht und fällt mit den zur Verfügung gestellten Bundesmitteln. Kürzt der Bund, regiert vielerorts wieder der Rotstift.



Die bereits im Entwurf zum aktuellen Haushaltsbegleitgesetz enthaltenen Streichungen bei den Regionalisierungsmitteln von rund 106 Millionen Euro im Jahr 2006 zählt Bundesfinanzminister Peer Steinbrück zum Subventionsabbau. Bis 2009 sieht seine Etatplanung Einsparungen in Höhe von gut 2,3 Milliarden Euro zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs vor.

Zehn Jahre nach der seinerzeit nicht unumstrittenen Regionalisierung zeigt sich nun unmittelbar die Abhängigkeit eines vielerorts für den Fahrgast durchaus verbesserten Nahverkehrsangebots von Subventionsmitteln: In einem Planspiel reagierte beispielsweise der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) auf die in Berlin beschlossenen Kürzungen und rechnet in seinem Verbreitungsgebiet mit erheblichen Abbestellungen und schlimmstenfalls der Stilllegung von 29 Bahnstrecken.

Die Mittelkürzung trifft alle Bundesländer, egal, ob sie nun privaten Wettbewerbern den Vorzug gaben oder Verträge mit der DB AG abgeschlossen haben. Da zahlreiche Strecken in den kommenden Jahren erneut ausgeschrieben werden müssen, zudem Leistungsbestellungen häufig nur für den Zeitraum bis zum nächsten Fahrplanwechsel gelten, ist abzusehen, dass die Bundesländer im Rahmen ihrer eigenen Etatkonsolidierungen ebenfalls zum Rotstift greifen werden. Der Grundgedanke des Wettbewerbs wird damit ebenso wenig unterstützt wie durch die seinerzeitige Förderung der DB AG durch einzelne Länder bei der Fahrzeugfinanzierung und -beschaffung.

Etliche Privatbahnen leasen ihre Fahrzeuge daher, etwa bei Porterbrook oder Angel-Trains, um einerseits auch kurzfristig Verkehrsleistungen abdecken zu können und um andererseits ihre Kapitaldecke nicht unnötig zu strapazieren. Eine praktikable Lösung dieses Problems sind auch landeseigene Fahrzeug-Pools, wie das Beispiel Niedersachsen zeigt: Die Fahrzeuge der Nord-West-Bahn wurden so beschafft, aber auch die im hochwertigen Regional-

Landeseigene Fahrzeug-Flotten

express-Verkehr eingesetzten Metronom-Züge mit E-Loks der Baureihe 146 und Doppelstockwagen.

Kritiker, insbesondere die DB AG, führen ins Feld, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen so zum Lohnkutscher degradiert würden. Doch die Vorteile liegen auf der Hand: Die Länder erhalten günstige Kredite, können bei den Herstellern eine größere Zahl von Fahrzeugen abnehmen, so die Preise drücken, und, da die Betreiber ohne das rollende Material kalkulieren, sind auch kürzere Vertragslaufzeiten möglich.

Was potentielle Betreiber bei der Abgabe eines Angebots ebenfalls nicht in ihre Kalkulation einbeziehen, sind die Trassenpreise und Stationskosten. Sie werden von den Bundesländern übernommen und ➔


Berlin Ostbahnhof, Fahrkartenautomaten: Vor allem im Nahverkehr haben die elektronischen Verkäufer die Kundenbetreuung übernommen.



Umsteigefreie Verbindung: Hybridfahrzeuge der Nordhausener Straßenbahn fahren auf HSB-Gleisen.

für die Infrastruktur von DB Netz sowie für Bahnhöfe und Haltepunkte von Station und Service als Betreibern in Rechnung gestellt. Kehrseite: Dem Drehen an der Preisschraube wird so Vorschub geleistet. So wurden vor einigen Jahren bei einigen Nebennetzen so genannte Regionalfaktoren eingeführt, deren offizielle, aber deshalb noch lange nicht schlüssige Begründung hohe Betriebskosten bei gleichzeitiger geringer Nutzung, meist durch Züge im Zweistunden-Takt, lautete.

Eine Alternative ist das Unterhalten von Strecken und Stationen in Eigenregie wie etwa bei der Niederbarnimer Eisenbahn oder bei der PEG, die zusammen mit dem Landkreis Prignitz als Infrastrukturbetreiber auftritt. Das Pachten von DB AG-Strecken ist ebenfalls möglich. So pachtete beispielsweise die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) die Murgtalbahn und sanierte sie mit innovativen Methoden kostengünstig: Heute befördern dort die Stadtbahnen aus Karlsruhe seinerzeit kaum für möglich gehaltene Fahrgastmengen.

Gerade das Karlsruher System mit der Verknüpfung von Straßen-, Stadt- und Regionalbahn, das Jahre vor der Bahnreform vom Geschäftsführer der Karlsruher Verkehrsgesellschaft, Dieter Ludwig, initiiert wurde, zeigt, dass der Markt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kein hoffnungsloser Fall sein muss. Gezielte Angebotsverbesserungen können durchaus Früchte tragen.

Investitionsschub bei der Infrastruktur

Bahnreform und Regionalisierung sorgten zweifellos für zusätzlichen Schub, nicht zuletzt bei der Infrastruktur: Milliarden Euro, auch Regionalisierungsmittel, flossen in den letzten zehn Jahren in Streckenertüchtigung und Hochbauten. Moderne und behindertenfreundliche Haltepunkte sind heute vielerorts ebenso anzutreffen wie Park-and-Ride-Anlagen und Fahrradstationen oder zumindest Fahrradstellplätze. Zwar wurden mancherorts Empfangsgebäude geschlossen und dem Verfall preisgegeben, zwar prägt die Plus-Punkt-Architektur Haltepunkte und Stationen, aber bei den Reisezeiten und dem Zugang zu den Zügen wurde doch manches verbessert.

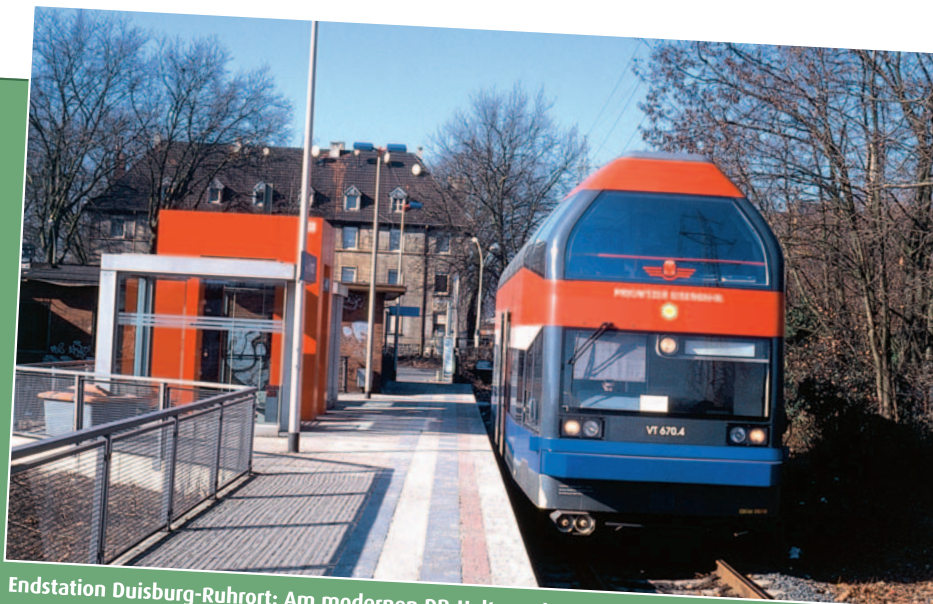
Ohne die Regionalisierung gäbe es auch die Regionetze nicht, die durchaus erfolgreichen Versuchsprojekte der Deutschen Bahn AG im Rahmen ihrer Mittelstandsoffensive: Weitgehend eigenverantwortliche Tochterunternehmen wie die Südostbayernbahn, die Kurhessenbahn



Treffen in Hechingen, 27. April 2001: Auch die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) profitierte von der Regionalisierung.



Modulare Inneneinrichtungen: Die Regioshuttle, etwa der Ostdeutschen Eisenbahn-GmbH (ODEG) und der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG), sind anpassungsfähig.



Endstation Duisburg-Ruhrort: Am modernen DB-Haltepunkt wartet der PEG-VT 670.4.

oder die Erzgebirgsbahn beweisen, dass mit Flexibilität und genauen Kenntnissen der Gegebenheiten vor Ort Kundennähe und Qualitätsverbesserungen zu erreichen sind.

Da die Zahlungen für den regionalisierten Schienenverkehr eine der wichtigsten Einnahmequellen der DB AG sind, galt es eben, das Terrain gegen Mitbewerber zu verteidigen. Profitiert hat davon der Kunde. Im Vergleich zum Fahrplan 1994, dem Jahr der Bahnreform, wurde das SPNV-Angebot bis heute um 25 Prozent erhöht, die Nachfrage stieg sogar um rund 30 Prozent. Bis 2004 gingen zwölf Prozent der in Deutschland jährlich gefahrenen 625 Millionen Zugkilometer an DB AG-Konkurrenten, was de facto bedeutet, dass die DB heute mehr Verkehrsleistungen im Nahverkehr erbringt als vor zehn Jahren.

Neue Begriffe fanden Eingang in den Regionalverkehr und der Taktverkehr wurde systematisch erarbeitet, als die DB AG unter dem Wettbewerbsdruck ihren eigenen Nahverkehr reformierte. Anstatt der Personenzüge fahren seit 1995 Regionalbahnen und Regionalexpress-Züge, das Schöne-Wochenende-Ticket kam und erste Taktsysteme wie der Allgäu-Schwaben-Takt setzten Maßstäbe.

Auch das im Nahverkehr eingesetzte rollende Material wurde einer Frischzellenkur unterzogen. Bis Ende 2006 will die Deutsche Bahn das Durchschnittsalter ihrer Fahrzeuge im Regionalverkehr auf unter 15 Jahre drücken. Frühzeitig erkannten auch die Fahrzeughersteller ihre Chancen und entwickelten mit der Bahn Fahrzeuge für die neuen Anforderungen. Zunächst entstanden neue Doppelstockwagen für den Regionalverkehr, von denen die DB AG bislang über 700 Stück erwarb. An nicht wenigen dieser Wagen liest man heute Botschaften wie „Gefördert vom Land Brandenburg“ und „Niedersachsen ist am Zug“ oder findet die Länderwappen.

Bis allerdings die Neukonstruktionen einsatzbereit waren, musste die DB AG mit ihrem Bestand auskommen. Um mit den Ländern im Geschäft zu bleiben, waren sichtbare Qualitätsverbesserungen angebracht. Deshalb ließ die DB in den eigenen Werken viele Silberlinge und ehemalige Halberstädter modernisieren und nicht wenige zu Steuerwagen für den Wendezugbetrieb im Taktverkehr umbauen.

Zuerst in Mint-Türkis, dann in Verkehrsrot: Die Lackierungen im neuen Farbschema der DB AG sollten auf den ersten Blick die schöne neue Regionalverkehrswelt erkennbar machen. Die Umlackierungen nahmen allerdings Zeit in Anspruch, und so waren etliche Jahre bis ins neue Jahrtausend höchst bunte Zuggarnituren im Einsatz.

Bunte Züge und betagte Triebwagen

Etliche Lokbaureihen erhielten Wendezugsteuerungen und Triebwagen, so die Bundesbahn-Baureihe 624 oder die LVT 772 der Reichsbahn, wurden grundlegend modernisiert. Für den Einsatz auf Usedom wurden die Ferkeltaxen sogar auf Erdgasantrieb umgebaut. Wegen den von den Bestellern geforderten höheren Geschwindigkeiten im Regionalverkehr musste DB Regio, wie die Nahverkehrssparte der DB AG seit 1999 heißt, auf Lokomotiven des Fernverkehrs zurückgreifen, so auf die E-Lok-Baureihen 112 und 114. Die Vermehrung der ICE-Flotte machte diese Lokomotiven für den Fernverkehr entbehrlich.

Anfangs recht abenteuerlich gestaltete sich die Fahrzeugbeschaffung für die potentielle DB-Konkurrenz. Von wenigen Ausnahmen abgesehen konnten die Privatbahnunternehmen nicht auf bereits vorhandene Triebfahrzeug- und Wagenbestände bauen. Rückkäufe von Schrotthändlern, Museumsbahnen und aus dem Ausland waren anfangs an der Tagesordnung, da die Deutsche Bahn den Verkauf aus eigenen Überzahlbeständen weitestgehend unterbunden hatte.

Erst nach und nach kamen neue Baureihen zum Einsatz. Aufgrund der in den 90er-Jahren noch vorhandenen Herstellerfirmenvielfalt entstanden etliche Neukonstruktionen, die man heute im Bestand der DB AG und der NE-Bahnen, der nichtbundeseigenen Bahnen, findet. Einige der Entwicklungen, etwa die Baureihen 423 bis 426, gehen noch auf Bundesbahn-Initiativen zurück.

Speziell für den Nebenbahneinsatz entwickelten die Bahn und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ein Lastenheft mit der Bezeichnung „64X“, in dem die Parameter für die künftigen Dieselfahrzeuge zusammengefasst wurden. Als erste Generation entstanden die heute weit verbreiteten Dieseltriebwagen der Baureihen 640 bis 648. Die DB AG bestellte ihre ersten 300 neuen Verbrennungstriebwagen am 21. Juni 1996 bei Duewag (heute Siemens), bei Talbot (heute Bombardier) und bei Linke-Hofmann-Busch (heute Al- ➔



Angebotsverbesserung durch Regionalisierung: Große Schilder wie dieses in Rosslau werben an vielen Stationen für den Taktverkehr.



Abbestellt mangels Nachfrage: Die Nebenbahnatmosphäre in Heiligenthal ist bereits Geschichte.

stom). Als erster der neuen Triebwagentypen wurde am 13. März 1998 der Talent in Aachen der Öffentlichkeit vorgestellt. An einteiligen, recht einfachen Fahrzeugen entstanden der Regioshuttle, der LVT/S oder auch der Doppelstockschienenbus.

Auch wenn viele Fahrgäste der Ansicht sind, auf den Sitzen in den alten Wagen bequemer gesessen zu haben, ist doch zumindest das Schmuddel-Image bei den modernen Fahrzeugen abgelegt. Helle Farben im Großraum und Panoramascheiben sorgen für einen freundlichen Eindruck.

Da mittlerweile längst nicht mehr nur Nebenstrecken ausgeschrieben werden, benötigen potentielle Betreiber zunehmend Fahrzeuge für den höherwertigen Regionalverkehr auf Hauptstrecken. Neben vielseitig einsetzbaren, modular aufgebauten und daher für spezielle Kundenwünsche auszurüstenden Lokomotiven entwickelte die Bahnindustrie eine neue Generation von Triebzügen: Die bis zu 160 km/h schnellen Fahrzeuge wie der Flirt von Stadler oder der Lirex von Alstom sind für Regionalexpress-Dienste prädestiniert.

Mit den gestiegenen Anforderungen an die Qualität in den einzelnen Vergabeverfahren wuchsen auch die Ansprüche an die Fahrzeuge: Klimaanlagen, Niederflurbereiche, Einmannbedienung und hohes Beschleunigungsvermögen sind heute grundlegende Voraussetzungen.

Bei allen Verbesserungstendenzen blieben negative Entwicklungen freilich nicht aus. Die Atmosphäre in Bahnhöfen wirkt zunehmend nüchtern. Regelmäßige Fahrpreiserhöhungen erschweren unnötig den Umstieg vom Individualverkehr. Die beliebten Interregios (IR) verschwanden trotz

Interregio-Idee blieb auf der Strecke

anhaltender Proteste inzwischen fast vollständig, da die DB AG mit ihnen im Fernverkehr auf eigenes Risiko fährt, während die nicht in IC-Linien überführten ersatzweisen Regionalexpresse und Interregioexpresse von den Ländern bestellt und bezahlt werden müssen. Die Fahrradmitnahme und vor allem das umsteige- und zuschlagsfreie Fahren zwischen auch kleineren Ballungsräumen und in den Urlaub, Grundideen des Interregio-Konzeptes, blieben so weitgehend auf der Strecke. Mit dem Flex, dem Alex oder auch neuen Regionalexpress-Zügen reagierten die Besteller auf die IR-Einstellungen.

Connex und jüngst auch die Vogtlandbahn versuchen sich in diesem eigenwirtschaftlichen Markt und konkurrieren mit dem Fernverkehr der DB AG. Die wenigen Linien entstanden in der Regel durch Verlängerung von Nahverkehrsverbindungen, wurden also teilweise subventioniert. Ob sich dieses Engagement rentiert, ist fraglich, wurde doch beispielsweise der Inter-Connex von Rostock nach Köln nach nur wenigen Monaten eingestellt.

Die Insolvenzen der Betreiber des Flensburg-Expresses (Flex) und der Karsdorfer Eisenbahn (KEG) zeigen, dass der Wettbewerb kein Allheilmittel ist. Sparen bei der Auftragsvergabe kann so schnell ins Gegenteil umschlagen: Die Mehrausgaben Schleswig-Holsteins durch die Flex-Pleite betrugen etliche Millionen Euro.

Pannen bei Betriebsaufnahmen oder Engpässe bei der Fahrzeuglieferung sind offenbar nicht zu vermeiden und gehören wohl zur Kehrseite im freien Wettbewerb. Verlorene Folgeausschreibungen werden auch künftig Privatbahnen wieder von der Bildfläche verschwinden lassen. So erging´s bereits der Dortmund-Märkischen Eisenbahn (DME), die als erste Bahngesellschaft kommunaler Unternehmen zwischen Lüdenscheid und Dortmund verkehrte.

Gleichwohl gilt die Regionalisierung als eines der wenigen gelungenen Reformwerke in Deutschland. Subventionskürzungen sind da allerdings das falsche Signal.

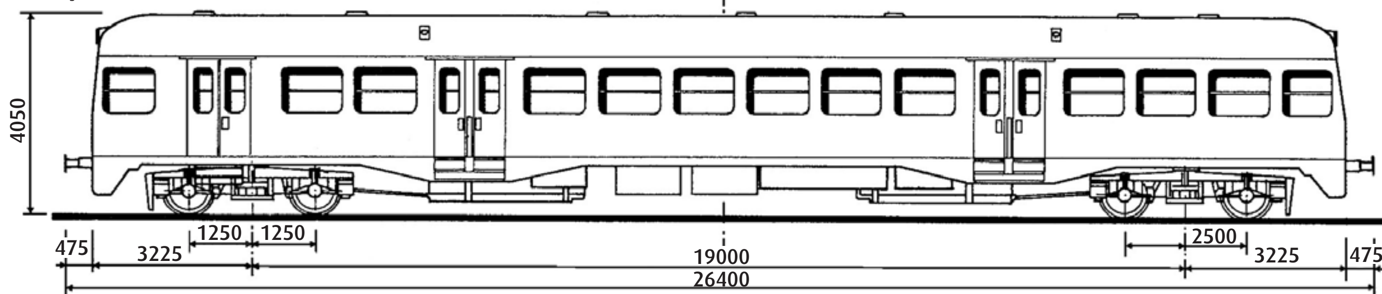
Sebastian Koch/hc

Fotos (12): Koch



Moselweinbahn: Für die Strecke von Alzey nach Kirchheimbolanden genügte der kurze LVT/S.

Zeichnung: H. Petrovitsch



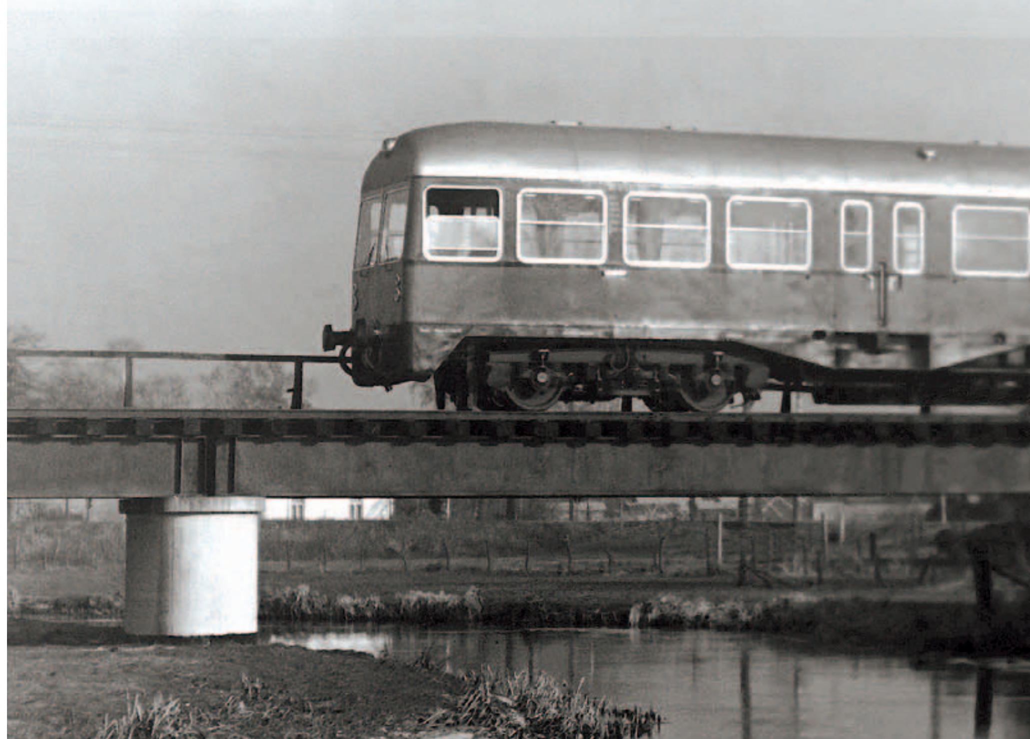
Der GDT in Ausführung der italienischen ACT. Die Änderungen betrafen die Lüfter unter den Puffern.

Glückszahl 13

Ausschließlich für Privatbahnen baute MaK den GDT. Bis auf einen sind sie alle noch vorhanden.

Welche Kriterien sind anzulegen, um den Erfolg eines Fahrzeuges zu beschreiben? Gebaute Stückzahl? Einsatzdauer? Zuverlässigkeit im Betrieb? Beliebtheit bei den Fahrgästen und beim Wartungspersonal? Bei den wenigsten Modellen darf man bei allen Kriterien einen Haken machen. Im Gegenteil. Gerade bei modernen Fahrzeugen hakt es gerne bei mehreren Punkten.

Da loben wir uns doch den Großraumdieseltriebwagen (GDT) der Maschinenbau Kiel GmbH (MaK). Gut, 13 gebaute Exemplare sind jetzt nicht wirklich viele, doch dass immerhin drei Triebwagen und



Der damals hochmoderne GDT traf 1959 in Celle-Nord eine 76. Sechs Jahre später war der Dampfbetrieb bei der OHG Geschichte.



Fotos (2): C. Bellingrodt, Slg. Schulz

zwei zu Beiwagen umgebaute GDT im zarten Alter zwischen 45 und 53 Jahren betriebsfähig sind, darf als Indiz für die gelungene Konstruktion gelten.

Die Geburtsstätte des GDT liegt im hohen Norden bei der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (DEG), die quasi in Nachfolge der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co die beiden Kleinbahnen Kiel – Schönberg (KSchE) und Kiel – Segeberg (KSE) betrieb. Für diese Bahnen schrieb die DEG Anfang der 50er-Jahre die Beschaffung von Triebwagen aus, die den unrentablen Personenverkehr mit dampfbespannten Zügen beenden sollten. Heute undenkbar, wünschte die Landesregierung als Gegenleistung für einen Kredit, →



Foto: H. W. Rogl

Am 25. Mai 1974 führte ein GDT den letzten Reisezug von Wittingen nach Rühen. Der OHE-Personenverkehr endete 1977.



Foto: K.-D. Tröger

Mustergültig restauriert, präsentiert sich GDT 0518 der AVL am 12. November 2005 auf einer Sonderfahrt in Melbeck-Embsen.

1959 quert 0515 der OHE bei Bad Bevensen das Flüsschen Ilmenau.

Lieferung

Bahngesellschaft	Fabriknr.	Lieferjahr	Betriebsnr.	Verbleib	Einsatzfähig	Bemerkungen
KSchE	504	1953	T85	WB	ja	Umbau zum Beiwagen 1976
KSE	505	1953	T80	Verschrottet	–	
OHE	508	1954	0515	AVL	nein	
OHE	509	1954	0516	PEG/VEB	ja	
OHE	510	1955	0517	PEG	nein	
OHE	511	1955	0518	AVL	ja	
KSchE	512	1955	VT81	VBV	ja	Achsfolge B'B', heute Beiwagen
OHE	513	1959	0520	MWB	ja	
OHE	514	1959	0521	VBV	nein	
OHE	515	1959	0522	PEG	nein	
Odsherreds Jernbane	516	1961	MO 25	OHJ/HTJ	?	Mit Übergängen
Odsherreds Jernbane	517	1961	MO 26	OHJ/HTJ	?	Mit Übergängen
Nordfriesische Verkehrs-Betriebe AG	518	1961	T3	DRE	nein	Verstärkte Ausführung

Abkürzungen: AVL = Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg; DRE = Deutsche Regionaleisenbahn; KSchE = Kiel-Schönberger Eisenbahn; KSE = Kiel – Segeberger Eisenbahn; MWB = Mittelweserbahn; OHE = Osthannoversche Eisenbahn; PEG = Prignitzer Eisenbahn; VBV = Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde; VEB = Vulkan-Eifel-Betriebsgesellschaft

dass bei der Auftragsvergabe in Schleswig-Holstein ansässige Unternehmen bevorzugt werden sollten. Eigentlich wollte die DEG aber nach guten Erfahrungen wieder Fahrzeuge der Esslinger Maschinenfabrik kaufen, doch überraschend gab auch die Kieler MaK ein Angebot ab. Das Lastenheft orientierte sich stark an den bereits im Einsatz stehenden Esslinger Triebwagen. Eine gewünschte kurzfristige Lieferung bedeutete für die Mitbewerber der MaK, Maschinenfabrik Esslingen und Talbot, einen Vorteil, da deren Fahrzeuge als Serienmodelle natürlich fertig entwickelt waren. Da die MaK über die Kieler Landesregierung aber bereits frühzeitig über die Entwicklung bei der Auftragsvergabe unterrichtet war, überraschte der Kieler Hersteller die DEG noch 1952 mit einem Entwurf. Formal wies dieser Ähnlichkeiten mit den DB-Eierköpfen VT 08 und Co. auf. Nach der Einarbeitung dieser Änderungen einigten sich die DEG, die Kieler Landesregierung und Hersteller MaK auf ein Fahrzeug, das sich stark an die Konzeption der von der DB gerade in Betrieb genommenen Leichtschnellzugwagen (LS-Wagen) anlehnte. „Unsinn“, mag manch einer äußern, „das ist doch eindeutig ein Silberling.“ Klar, die Aufteilung erinnert stark an die Nahverkehrs-Klassiker, doch diese entstanden fast sieben Jahre nach dem ersten GDT! Dass MaK seinen Entwürfen im DB-Betrieb bewährte Baugruppen beigab, reduzierte nebenbei natürlich auch die Kosten. Noch im November 1952 erteilte die DEG MaK den Auftrag zum Bau zweier zweimotoriger, vierachsiger Triebwagen. Bereits im Juli 1953 standen die beiden Fahrzeuge für den Planeinsatz bereit. Trotz der Bestückung mit Holzbänken kamen die GDT beim Publikum gut an und erfreuten die DEG durch niedrige Betriebskosten. Der Triebwagen der KSE ging in den Bestand der KSchE über. Die beiden KSchE-Wagen gingen in den 70er-Jahren an die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG); wo der T 85 zum Beiwagen umbegaut wurde, beziehungsweise an die Württembergische Nebenbahnen GmbH (WNB).

Der Erfolg der Vierachser bei den Kieler Bahnen bewog die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE), zwischen 1954 und 1959 sieben GDT zu ordern. Die vergleichsweise hohe Motorleistung von



Der an Gartenstühle erinnernde Fahrersitz im AVL-Museumswagen ist tatsächlich historisch.



Der luftige Innenraum und die Polsterung trugen zur Beliebtheit bei.

Fotos (2): K.-D. Tröger

Foto: H. Petrovitsch



ACT ALn 2459 wartet am 25. Juni 1987 in Reggio Emilia. Heute gehört der als OHE-0518 beschriftete Triebwagen der AVL.



Foto: A. Neumann

GDT V20 und T6 (ex. DB-VT98) der PEG geben im Mai 2003 in Putlitz ein ungleiches Paar ab.

zweimal 220 PS (später noch auf 162 kW erhöht) ermöglichte die Mitführung mehrerer Beiwagen. Da diese häufig betagte Zweiachser waren, ergaben sich überaus reizvolle Zugbilder. Einziger gravierender Kritikpunkt an den Fahrzeugen war der lediglich auf 70 km/h ausgelegte Antrieb. Da die GDT auf vielen Strecken mit ihrem Maximal-Tempo unterwegs sein durften, liefen sie zumeist unter Volllast, was neben einem hohen Kraftstoff-Verbrauch auch Schäden am Wandler zur Folge hatte. Im Gegensatz zu den an die DEG gelieferten Wagen durften sich die Fahrgäste in den OHE-GDT auf gepolsterten Sitzbänken lümmeln. Diesen Genuss hatte man bis 1977. Dann stellte die OHE die Personenbeförderung ein und veräußerte die verbliebenen sechs GDT (0521 ging 1976 an die SWEG) nach Italien an die Azienda Consorziale Transporti (ACT) in Reggio Emilia. Diese ließ zuvor noch bei Waggonbau Bremen eine Vielfachsteuerung zur Mehrfach-Traktion nachrüsten. Im Jahr 2000 holte die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) die sechs Italiener wieder zurück nach Deutschland. 0515 und 0518 behielt die AVL, die anderen wurden verkauft, beziehungsweise wurden als Gegenleistung für die Rückführung aus Italien von der Prignitzer Eisenbahn (PEG) übernommen. Der Test des H0-Modells von Wiekra folgt ab Seite 70.

Jochen Frickel



Drei uralte Beiwagen hinter dem modernen GDT: Diese Aufnahme stammt nicht etwa aus den 50er-Jahren, sondern von 1974.

Foto: D. Riehemann



Im April 2006 gab der Winter noch eine letzte Vorstellung. Die Dämmerung taucht die Nord-Fassade des Bahnhofs in kaltes blaues Licht.

Wenn es dunkelt in Geislingen

Alb-Auftrieb

Im Schwabenländle am Fuße der Steige sagen sich Kasten- und Bügelfalten-110 gute Nacht.

Geislingen an der Steige: Stuttgart, Ulm, Alb-Aufstieg, E94, E50, Schiebebetrieb. Ach, Autofahrer verbinden mit dem Namen auch noch den Begriff Stau. Abends am Geislinger Bahnhof staut sich nichts mehr. Reisende des Fernverkehrs dürfen wie tagsüber den hochwertigen ICE zuwinken, um selbst zu deren nächsten Halten Stuttgart oder Ulm in Nahverkehrs-Zügen zu gondeln.

Der Eisenbahnfreund darf sich gelegentlich über Charakterköpfe vor oder hinter dem Zug freuen. Schließlich sind sie selten geworden, die Loks der Baureihe 110. Speziell den 110.1 mit dem kastenförmigen Aufbau geht es an den Kragen. Von den ab 1963 gebauten Bügelfalten-110.3 stehen zumindest die mit Wendezug-Steuerung ausgestatteten noch nicht auf der Abschussliste der Bahnobersten. Wenn keine 110, so findet sich eine 111 vor den Ex-Silberlingen. Nachdem die Deutsche Bahn bei den meisten neuen Fahrzeugen eine Komfort-Offensive mit dem Einbau härte-



Geislingen, 19.06 Uhr: Mit Anstrengung aufwärts geht es gleich für 110 424 mit ihrem RE. 110 237 rollt dagegen gemütlich gen Stuttgart.



Die Ruhe zwischen den Zügen kann man nutzen, den Gleisbau mit Beton- und Holzschwellen zu begutachten.

Trotz Steuerwagens (hinter der Lok) muss sich 110 237 mangels Wendezugsteuerung an der Spitze des Zuges platzieren.



rer Sitze und kürzerer Sitzabstände gestartet hat, freut man sich glatt über die Aufwertung der Nahverkehrswagen, die ihre Federkernbänke behalten haben.

Die ehemals für den Schnellzugdienst beschafften 110 sind längst in den Nahverkehr abgewandert, doch auf der Geislinger Steige können sie mit ICE und IC natürlich locker mithalten, da die Geschwindigkeit dort auf 70 km/h begrenzt ist. Die Strecke Stuttgart – Ulm bewältigen die weißen Züge etwa 20 Minuten schneller als die gemütliche Nahverkehrsfuhre. Dafür nimmt DB-Fernverkehr auch 6,70 Euro mehr.

Der Eisenbahn-Fan spart das Geld bei der Fahrt natürlich, legt es in Proviant an, steigt in Geislingen aus und fotografiert mindestens zwei Stunden lang Züge. Deren gibt es viele, denn die Magistrale ist eine der wichtigtsen Verkehrsadern im Süden Deutschlands. Tagsüber ist die Fotografie einfach, weil die Züge recht langsam unterwegs sind und weil der Bahnhof in der Kurve liegt man also viel Zug sieht. Nachts muss man auf stoppende Züge warten. Bei Bergfahrten bemerkt man übrigens, dass bei der üblichen Anhängelast auch moderne Loks keineswegs geräuschlos arbeiten. Für unsere verehrten 110 gilt das ja ohnehin. Also ab nach Geislingen, liebe Freunde. *Jochen Frickel*

Fotos: B. Wollny

„Bitte alle aussteigen, der Zug endet hier“. 110 239 wartet vor ihrer RB aufs Umsetzen, während der ICE durch Geislingen huscht.



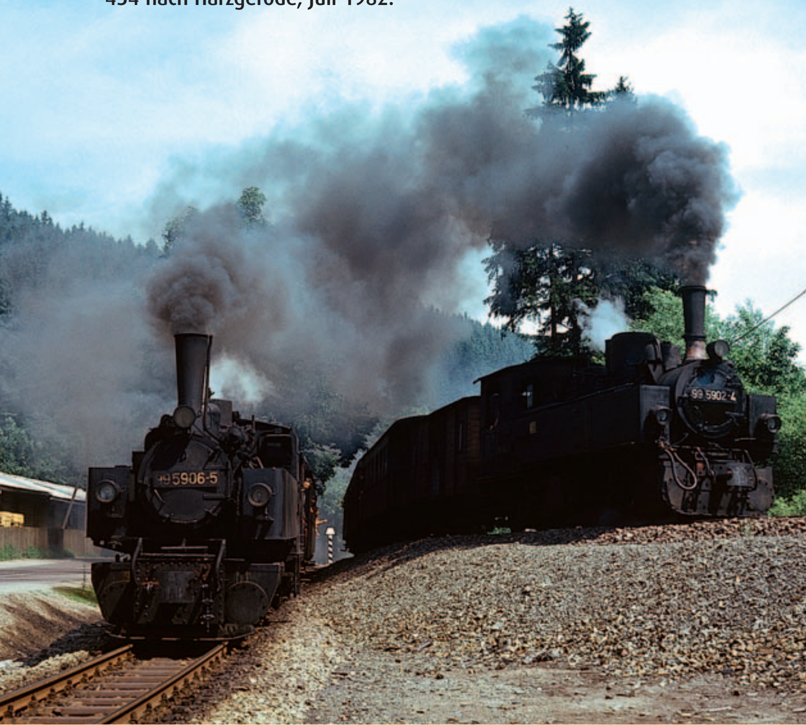
Der Fahrplan 1982 zeigte zwei Minuten Differenz, doch fuhren 14 454 und 69 714 oft zeitgleich ab.

674 Gernrode (Harz) – Alexisbad – Harzgerode / Straßberg (Harz) und zurück — Alle Züge 2. Klasse (*Schmalspurbahn*)

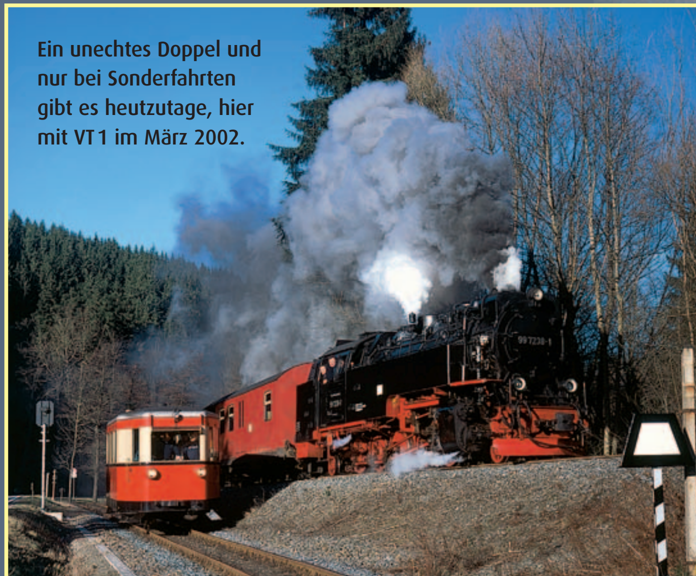
km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	69710	69712	69722	14452	69714	14454	69725	14456	69716	69727	69726	69728	69729
0,0	**Gernrode** (Harz) 673	ab	6.13	7.40	...	10.05	10.40	...	...	13.30	14.23	...	...	...	...
5,7	Sternhaus-Haferfeld x		6.31	7.58	...	10.23	10.58	...	...	13.48	14.41	...	...	...	...
7,0	Sternhaus-Ramberg (*413 m*)(u)		6.35	8.02	...	10.28	11.03	...	...	13.53	14.45	...	...	...	...
10,2	Mägdesprung (*295 m*)(u)		6.53	8.14	...	10.39	11.13	...	...	14.05	14.57	...	...	...	...
11,7	Drahtzug x (u)	↓	6.59	8.20	0	10.47	11.19	...	0	14.11	15.03	0	...	...	...
14,6	**Alexisbad** (*325 m*)	an	7.09	8.29	9.06	10.56	11.29	...	13.18	14.22	15.13	■16.06	...	...	◪17.15
14,6	**Alexisbad**	ab	}	8.30	}	11.05	}	11.46	13.37	}	15.25	■16.20	...	...	◪17.25
17,5	**Harzgerode** (*400 m*)	an	}	8.39	}	11.15	}	11.56	13.46	}	15.35	■16.30	...	■16.55	◪17.35
14,6	**Alexisbad**	ab	7.18	...	10.14	...	11.44	...	...	14.42	...	...	◪16.20	■17.05	...
17,8	Silberhütte (Anh) (u) (*336 m*)	↓	7.28	...	10.25	...	11.54	...	...	14.52	...	...	} 16.30	}17.15	...
21,9	**Straßberg** (Harz) (*363 m*)	an	7.41	...	10.38	...	12.07	...	...	15.05	...	...	◪16.44	■17.28	...

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	14451	69722	14455	14453	14457	69725	69713	69717	69727	69728	69731	69729	14459	
0,0	**Straßberg** (Harz)	ab	7.54	...	...	11.03	...	12.41	...	...	15.30	...	■17.35	◪16.52	...	...

Repro: R. Heinrich



Das Doppel von Alexisbad: Links 99 5906 mit PmG 69 714 nach Straßberg, rechts 99 5902 mit P 14 454 nach Harzgerode, Juli 1982.



Ein unechtes Doppel und nur bei Sonderfahrten gibt es heutzutage, hier mit VT 1 im März 2002.

Wenn zeitgleich zwei Züge stampfend einen Bahnhof verlassen, kann das ein besonderes Erlebnis für Augen und Ohren werden!

Volldampf im Doppelpack

Alexisbad im Harz, Anfang der 80er-Jahre, kurz vor Tagesmitte: Um 11.46 Uhr erteilte die Aufsicht dem Personenzug 14 454 und dem PmG 69 714 den Abfahrauftrag. Nahezu gleichzeitig öffneten die Lokführer auf den Mallett-Lokomotiven die Regler. Mit eindrucksvollen Qualmwolken, aber recht bedächtig im Tempo – etwa mit fünf bis zehn Kilometern pro Stunde – fuhren die beiden Züge durch den Südkopf des Bahnhofes Alexisbad. Nach rund 200 Metern Parallelfahrt folgten sie dann getrennten Streckenführungen, der Personenzug erreichte nach 2,9 Kilometern Harzgerode, der GmP nach 7,3 Kilometern Straßberg.

Mitten in der Streckengabelung befand sich einer der beliebtesten und bekanntesten Fotostandpunkte an der Selketalbahn, gleichermaßen begehrt bei Eisenbahn- →



Doppeldampf pur im November 1990 mit 01 118 und 01 137 (li.) sowie 62 015 – und welcher Ort passt besser als Meiningen?

Im Dezember 1990 dampfen die Traditionslok 62015 sowie 99234 aus Nordhausen, arrangiert für ein Filmprojekt von Riogrande.

Planzug trifft Sonderzug, November 1987 in Schwarzenberg: 50849 und 503145 (rechts) sind beides Altbaulokomotiven!



freunden und Touristen. Dem Ehrgeiz der Lokomotivführer ist es zu verdanken, dass die Fahrt für die Fahrgäste auf den Perrons in den letzten Wagen genauso zum Erlebnis wurde wie bei den postierten Fotografen.

Nachdem 1984 der fehlende Gleisabschnitt Straßberg – Stiege wieder errichtet und damit die Verbindung zur Harzquerbahn hergestellt worden war, entfiel wegen der neuen Fahrplanstruktur

Faszination Dampf wirkt doppelt einst und jetzt

künftig diese betriebliche Besonderheit. Doch hin und wieder kann man anlässlich von Sonderfahrten auch heute diese tolle Ausfahrt genießen.

Legendär ist auch die Parallelabfahrt in Bertsdorf im Zittauer Schmalspurnetz. Dort verlassen seit mehr als 100 Jahren dampfbespannte Züge zeitgleich den Bahnhof in Richtung Kurort Jonsdorf und Kurort Oybin. Dieses Spektakel kann man im aktuellen Fahrplan jeden Tag um 12.53 Uhr genießen. Der Betreiber des Zittauer Netzes, die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG), weiß diese Besonderheit zu schätzen.



Ein Klassiker im Zittauer Schmalspurnetz: Die Züge nach Oybin (re.) und Jonsdorf (li.), hier im Juni 1984, doch heute noch aktuell!

Nur um wenige Minuten verschoben ist die SOEG-Doppelabfahrt von 2004 (u.) zu heute.

Zug	SOE 200 2.	SOE 202 2.	SOE 204 2.	SOE 206 2.	SOE 302 2.	SOE 208 2.	SOE 210 2.	SOE 304 2.	SOE 306 2.
von									
Zittau 231, 235, 236	8 36	9 22	11 32	12 14		14 23	15 12		
Zittau Hp	8 40	9 26	11 36	12 17		14 26	15 16		
Zittau Süd	8 45	9 30	11 41	12 23		14 31	15 21		
Zittau Vorstadt	8 50	9 35	11 47	12 28		14 36	15 27		
Olbersdorf Niederdorf	8 57	9 41	11 53	12 34		14 42	15 33		
Olbersdorf Oberdorf	9 03	9 46	11 59	12 41		14 47	15 39		
Bertsdorf 1 ○	9 07	9 50	12 03	12 45		14 52	15 43		
Bertsdorf		9 52	12 04	12 46			15 45		16 40
Kurort Oybin-Niederdorf		9 55	12 07	12 49			15 49		16 43
Teufelsmühle		9 58	12 11	12 53			15 53		16 47
Kurort Oybin ○		10 01	12 15	12 56			15 55		16 50
Bertsdorf	9 08				12 46	14 53		15 45	
Kurort Jonsdorf Hst	9 15				12 53	14 59		15 52	
Kurort Jonsdorf ○	9 19				12 57	15 04		15 56	
nach									

Repro: Slg. R. heinrich

Trotz aller unabwendbaren Zugstreichungen und Fahrplanausdünnungen ist diese Besonderheit immer noch zu erleben. Und mit etwas Glück kann man diese Ausfahrt vom Stellwerk genau in der Streckengabelung aufnehmen!

Eine ganze Anzahl von Doppelausfahrten wurde und wird auch zu Eisenbahnjubiläen und Sonderfahrten organisiert. Oft treffen sich Züge zu Sternfahrten und verlassen dann zeitgleich den Festort. Viele Jahre waren beispielsweise die Sonderfahrten der Reichsbahndirektion Dresden zum Tag des Eisenbahners ein wichtiger Termin im Kalender der Eisenbahnfreunde in Ost und West. Ob zu den Ausfahrten in Nossen oder bei der Abfahrt in Radebeul Ost, wo sich Schmalspur und Regelspur ins Zeug legten: Stets waren bis zu mehrere Tausend Fotofans am Ort des Geschehens.

Im Juli 1988 lieferte sich 38 1182 ein Wettrennen mit 99 713, als sie mit dem Veltener Traditionszug von Radebeul Ost ausfuhr.



Fotos (7): Rainer Heinrich

Bedingt durch den bis 1988 dauernden Dampflok-Planeinsatz bei der DR waren sogar Parallelfahrten mit einem dampfbespannten Sonderzug und einem ebenso dampfbespannten Regelzug möglich! Doch zwei Altbauloks der gleichen Baureihe zu treffen, war schon großes Glück.

Die doppelte Kraft der Dampfrösser auf sich einwirken zu lassen, ist das Eine. Sofern Parallelfahrten nicht durch den Fahrplan festgelegt sind, verursachen sie einen großen organisatorischen und betrieblichen Aufwand. Besonders Fotoausfahrten müssen als Sperrfahrten durchgeführt werden; das Zurücksetzen zum Ausgangsbahnhof erfordert größere Zugpausen sowie hohe Disziplin und fachliches Können der eingesetzten Personale.

Rainer Heinrich/hb



An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Heckenrosen

Betrifft: „Zeit der Rosen“, Heft 5/2006

Es gibt sie noch, die Rosen auf dem Bahnhof. Es sind allerdings nicht die liebevoll gepflegten Rabatten und Anlagen, sondern wilde Rosen, die das Gelände auf dem Bahnhof Staßfurt etwas verschönern. Vom dortigen historischen Bahnbetriebswerk werden jährlich drei schöne Feste gefeiert, zu denen mehrere Dampfloks in Betrieb sind.

Hans-Dieter Bielicki, 14482 Potsdam



Auf dem Staßfurter Dampflokfest präsentiert sich am 4. Juni 2005 503595-9, eingerahmt von der Blütenpracht.

Foto: Bielicki

Talsperre Pirk

Betrifft: „Intermezzo von drei Jahren“, Heft 6/2006

Nach Erhalt des neuen MEB habe ich diesen sofort verschlungen und er hat mir wie sonst auch sehr gut gefallen. Mir ist jedoch auf Seite 37 ein kleiner Fehler in der Bildunterschrift aufgefallen. Das so genannte U-Boot fährt nicht am Rande des Stausees Pöhl nach Plauen, sondern entlang der Talsperre Pirk.

Jens Eckstein, 08539 Mehltheuer/Vogtland

Schienenräumer

Betrifft: „Hersfelder Bulle“, Heft 5/2006

Mir ist aufgefallen, dass Sie bezüglich der Anbau-Schneepflüge einem Irrtum aufgesessen sind. Diese waren in den ersten Jahren des Einsatzes der Lok bei der Hersfelder Kreisbahn (HKB) nicht vorhanden. Da die große Lokomotive für den schwachen Oberbau der Kreisbahnstrecke einfach zu schwer war, wurden zunächst alle nicht unbedingt notwendigen Anbauteile – so auch die Schneepflüge – entfernt. Die von der Firma Koster angebotene Ausführung entspricht auch in der Beschriftung exakt dem Zeitraum, in dem Lok 30.II ohne Anbauschneepflüge im Einsatz war. Später, nach Verstärkung des Oberbaus, wurden sie wieder angebaut. Außerdem änderte sich 1984 die Beschriftung der Lok, da aus der Hersfelder Kreisbahn die Hersfelder Eisenbahn GmbH entstanden war. Bei einem Modell, welches in dieser Preisklasse angeboten wird, wäre ein einfaches Weglassen der Anbauschneepflüge ein schwerer Mangel. In diesem Fall ist es jedoch absolut korrekt und auch so von der Firma Koster beabsichtigt.

Markus Schmidt, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat vollkommen richtig beobachtet. Wir bitten daher, unseren Fehler bei der Modelleinschätzung, der mit zur Abwertung führte, zu entschuldigen, und erkennen hiermit der H0-V 30 nun viereinhalb Schlusslaternen zu.

Noch bis 1965

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt“, Heft 5/2006

Der „Verein Modelleisenbahn Leipzig“, gegründet 1936, wurde maßgeblich von meinem Vater ins Leben gerufen. Nach dem Krieg hat der Verein entgegen der Aussage in der Retro-Retrospektive weitergearbeitet (bis 1965). Der Clubraum befand sich im Stellwerk Lo des Leipzig-Eilenburger Bahnhofes.

Lutz Kühnel, 12689 Berlin

Aufschlussreich

Betrifft: „Rütschle-Spuren“, Heft 5/2006

Ihren Artikel über vergessene Schmalspurbahnen von Nagold nach Altensteig habe ich mit Aufmerksamkeit gelesen: Sehr interessant, informativ und aufschlussreich. Sie sollten mehr über solche Bahnen berichten.

Walter Wuchner, 79618 Rheinfelden

Verkehrtpolitik?

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Großer Bahnhof für kleine Bahn“, Heft 5/2006

Irgendwie war das ja wieder ein typischer Treppenwitz deutscher Verkehrspolitik (= Verkehrtpolitik). Es mag ja schön sein, dass mit der Umstellung der Strecke Gernrode – Quedlinburg auf Schmalspur (in früheren Jahrzehnten ging man eher den umgekehrten Weg) hier überhaupt noch eine Eisenbahn fährt und auch eine Aufwertung der Harzer Schmalspurbahnen erfolgt, denen das von Herzen gegönnt sei. Aber hätte man die erwähnten 6,5 Millionen Euro nicht besser in die Sanierung der Regelspurstrecke von Quedlinburg nach Frose gesteckt, um damit aus Richtung Halle/Dessau günstigere Verbindungen nach Gernrode und zum Weltkulturerbe Quedlinburg zu ermöglichen?

Klaus L. Stäck, 97199 Ochsenfurt

Eher Fortschritt

Betrifft: Flop, „Aus für IC Dresden – Nürnberg – Karlsruhe“, Heft 5/2006

Um es vorweg zu sagen: Als Einwohner der Stadt Plauen denke ich, mit der Entwicklung dieser Strecke in den letzten Jahren bestens vertraut zu sein, zumal ich seit 2002 in Chemnitz arbeite und die Auswirkungen aus Fahrgastsicht recht gut nachvollziehen kann. Sicher sind die ab Dezember 2006 eingesetzten VT 612 keine Fernverkehrsfahrzeuge. Aber im Unterschied zum durch die Achsenprobleme jäh beendeten Einsatz als Intercity im Jahresfahrplan 2004 werden sie diesmal als Züge des schnellen Nahverkehrs angeboten. Ein Angebot, was sich vor allem vom Preis-Leistungs-Verhältnis her sehen lassen kann. In erster Linie sollte doch die Eisenbahn etwas für Otto Normalfahrgast sein. Dieser wird sicher den Stunden-Takt, generell mit Nahverkehrsfahrkarten genutzt, als merklichen Fortschritt sehen.

Martin Strehlau, 08523 Plauen

Bestandsgrundlage

Betrifft: „Mehrsystemfähig“, Heft 5/2006

Es ist zwar lobenswert, einen interessanten Artikel über das Aw Dessau zu bringen. Im Bericht ist aber in keinem Wort erwähnt, dass dieses Aw heute nur bestehen kann, weil im Westen zwei AW geschlossen wurden: Erst das AW München-Freimann und dann das AW Opladen. Es wurden das Know-how und dann die Maschinen und Geräte transferiert. Das sollte man aber auch erwähnen, wenn man einen Artikel über das einzig übriggebliebene E-Lok-Aw schreibt. Es lesen bestimmt ein paar alte Freimanner und Opladener diesen Artikel und diese hatten zu ihrer Zeit auch gute Arbeit geleistet.

Franz Stettner, E-Mail



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM ***WORLD WIDE WEB*** *– DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER*

www.stadtschnellbahn-berlin.de

Dreiklang und Buletten-Susi

Diese ausführliche, gut bebilderte und mit hübschen Stories garnierte Homepage ist der Berliner S-Bahn gewidmet.

■ Natürlich gehört zu Berlin die S-Bahn, sie muss unten rot und oben gelb sein, und sie muss immer und überall fahren. Bei der Konzentration auf die Fernbahn im Titelbeitrag wollen wir hier ein klein wenig entschädigen, denn diese mit viel Hingabe gemachte Site ist sehr zu empfehlen! Hier werden nicht buchhalterisch Züge, Strecken und Bauarten vorgestellt (obwohl das Bahnhofs-Verzeichnis sehr gut, vor allem gut bebildert ist), sondern Blicke hinter die Kulissen ermöglicht, Besonderheiten gezeigt und erläutert und selbst Kuriosa präsentiert („Der Dreiklang – Erfolg oder Folter?“). In der Rubrik Erinnerungen darf manche Episode ehemals Ost- und West-Berliner S-Bahn-Bediensteter nachgelesen werden, so zum Beispiel ein unfreiweilliger Dienst für die „Bouletten-Susi“ oder die Nacht vom 9. zum 10. November 1989 auf der Stadtbahn. Fotos gibt es gute und viele, und im Gästebuch kann man seine Eindrücke hinterlassen. Eine inter-nette Site zum Schmökern und mehr!

www.album-berliner-verkehr.de

Imma uff Achse

Eine wahre Fundgrube jüngerer Berliner Eisenbahngeschichte offeriert der Bildjournalist Bodo Schulz.

■ Seit Jahren fotografiert Bodo Schulz, einstiger West-Berliner, so ziemlich alles, was sich in Berlin auf Rädern und Schienen bewegte und bewegt, und nicht nur das. Seit einiger Zeit hat sich Schulz der Mühe unterzogen, all seine gesammelten Schätze online zu stellen. Man wird gleich mit einem Zufallsbild begrüßt und schnell in die Menüs eingeführt. Die Suche nach Stichworten funktioniert problemlos. Da der Bildautor an allen Ecken und Enden Berlins unterwegs war und ist, vermag der Fundus durchaus zu beeindrucken. Sehr gut sind die Bildbeschreibungen, die Datum, Ort und kurze Erklärung beinhalten. Außerdem vergibt Schulz Bildnummern, so dass punktgenau bestellt werden kann. Es haben private und kommerzielle Nutzer Zugriff. Da er sich nicht nur auf die Eisenbahn beschränkt, sondern ebenso gern Straßenbahnen oder Busse der BVG vor die Objektive rollen lässt, kann man sich generell schon mal auf einen Berlin-Besuch einstellen. Auch Berliner Motive außerhalb des Verkehrs sind Bodo Schulz nicht fremd. Mit grafischem Schnickschnack hält sich die Homepage angenehm zurück.

www.donnerbuechse.de.vu



Donner und Doria

Diese Internetseite widmet sich den Donnerbüchsen, den bekanntesten deutschen Personenwagen.

■ Jeder kennt sie, die zweiachsigen Personenwagen mit den (meist) beidseitigen Bühnen. Auf den meisten Modellbahnanlagen sind sie vertreten und es gibt sogar noch einige rollende Vorbild-Exemplare: Die Donnerbüchsen. In den 1920er- und 1930er-Jahren wurden sie zu Tausenden gebaut. Auch wenn die Wagen sich äußerlich ähneln, so ist eigentlich nicht jede Donnerbüchse wirklich eine: Die hölzernen, beblechten Ursprungswagen donnerten nicht so über die Schienenstöße wie die späteren Ganzmetallausführungen, weshalb letztere Ursprung des so einprägsamen Spitznamens waren. Wer dies und noch mehr über die vielen Details und Bauartunterschiede wissen möchte, der ist auf dieser Internetseite gut aufgehoben. Technische Daten und ein wenig Statistik sind ebenso zu finden wie eine ausführliche Dokumentation der erhaltenen Wagen. Sven Ackermann, der die Homepage erstellte, beschreibt noch weitere DRG-Einheits- und verwandte Personenwagen. Außerdem bittet er um die Mithilfe aller Wagenfreunde bei der Recherchearbeit für einige spezielle Exemplare.

Expertenwissen

Zarko Filipovic: Elektrische Bahnen. Grundlagen, Triebfahrzeuge, Stromversorgung. 4., überarb. Aufl., Springer, Berlin 2005. ISBN 3-540-21310-4, 296 Seiten, 150 Abbildungen; Preis: 59,95 Euro.



■ Der elektrische Bahnbetrieb hat's in sich: Die Infrastruktur ist aufwendig, E-Loks sind komplizierte Meisterleistungen der Ingenieure. Dass es bei der Bahnelektrifizierung keinen Königsweg gab, beweisen bis heute unter anderem die verschiedenen Bahnstromsysteme. E-Lok-Interessierte, die wirklich tiefer in die Materie einsteigen möchten, sind beim Lehrbuch von Zarko Filipovic gut aufgehoben. Der Autor erläutert in zwölf Kapiteln alles rund um die E-Lok. Er führt ein in die verschiedenen Elektromotoren und zeigt ihre Eignung als Fahrmotoren. Ein Großteil des Buches beschäftigt sich mit der Steuerung der Motoren und den Schaltungen der Steuerungstechnik. Aufschlussreich ist das Kapitel über die Umrichtertechnik, repräsentiert diese Technologie doch den aktuellen Stand der Technik. Das Buch setzt jedoch einiges physikalisches Vorwissen voraus. *al*

● ***Fazit: Informativ für alle mit elektrotechnischem Grundwissen***

Metropolis Berlin

Erich Preuß: Berlin Hauptbahnhof. Transpress-Verlag, Stuttgart 2006. ISBN 3-613-71273-3, 160 Seiten, 136 Farb- und Schwarzweiß-Abbildungen sowie zahlreiche Grafiken; Preis: 29,90 Euro.

■ Unumstritten war er nie und dennoch, rechtzeitig zum Fahrplanwechsel und zur Fußball-WM 2006 geht er nun in Betrieb, der neue Berliner Hauptbahnhof. Jahrelang war er die spektakulärste Baugrube, ab diesem Jahr soll er repräsentativer Ankunftsort für die Gäste und Einwohner der Stadt sein. Erich Preuß schildert in seinem jüngsten Buch nochmals den Entwicklungsprozess des imposanten, jetzt fertiggestellten Baus in der Nähe der deutschen Machtzentralen Kanzleramt und Reichstag, angefangen mit den ersten Diskussionen kurz nach der Wende bis zum jüngsten Stand im Frühjahr 2006. Preuß dokumentiert das nicht unumstrittene Planungsverfahren, beschreibt den komplizierten Bau und rekapituliert anhand zahlreicher beeindruckender Fotos und vieler Grafiken die letzten 16 Jahre im Tiergarten. *al*



● ***Fazit: Gelungene Dokumentation eines beeindruckenden Bauwerks***

Rezepte gegen Platzangst

Herbert Fackeldey: Minimax-Anlagen. Maximale Betriebsmöglichkeiten. Minimaler Platzbedarf. Verlag Otto O. Kurbjuweit, Hamm 2006. ISBN 3-936923-02-7, 80 Seiten, 46 Sw-, 94 Farbabb.; Preis: 11,80 Euro (D).

■ Kein Patentrezept, aber immerhin ebenso gute wie eigenwillige Ideen für von der Raumnot geplagte Modellbahn-Begeisterte serviert Herbert Fackeldey im Minimax-Format. Sowohl für Spur-Nuller wie Halb-Nuller und -Nullerinnen präsentiert der Autor zwölf nach eigenen Angaben in der Praxis erprobte Anlagenvorschläge nach konkreten Schmalspurvorbildern. Deren Grenzwertberechnungen, für H0e und H0m maximal 2,10 Meter, für 0e und 0m vier Meter Längenausdehnung, bei einer Tiefe zwischen 40 und 80 Zentimetern, führen natürlich zu Kompromissen. Gleichwohl überzeugt der abwechslungsreiche Modellbahnbetrieb. Aufnahmen der Vorbildbahnen und Anlagenpläne mit Maßangaben erleichtern das Umsetzen, die fehlende Berücksichtigung der Gleissystemunterschiede ist jedoch nicht unproblematisch. *hc*



● ***Fazit: Anlagenberater gegen Platznot***



Ausserdem erschienen

Flotte Postkarten

Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2007. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2006. ISBN 3-9806606-0-5, 13 Blatt, 13 Farbfotos; Preis: Euro 5,90.

Noch früher als sonst, aber dafür jedenfalls rechtzeitig zum Jubiläumsjahr 2006 der sächsischen Schmalspurbahnen präsentiert der Bildverlag seinen farbigen Postkarten-Kalender 2007 mit historischen und aktuellen Fotomotiven.

• **Die Zukunft hat schon begonnen**

Küchentisch-Basteleien

Horst Meier: Ladegüter 3. Miba-Modellbahn-Praxis, 1/2006. Verlagsgruppe Bahn, Nürnberg 2006. ISBN 3-89610-231-1, 80 Seiten, 17 Sw-, 241 Farbabbildungen; Preis: Euro 10 (D).

Ob Perlgraupen oder Vogelhirse: Horst Meier ist um Einfälle nicht verlegen, wenn es darum geht, mit einfachen Mitteln überzeugendes Ladegut für die Modell-Güterwagen zu kreieren.

• **Gut geladen**

Nachschlage-Heft

Konrad Koschinski: Legendäre Baureihe 01. EJ-Sonderausgabe 2/2006. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2006. ISBN 3-89610-156-0, 88 Seiten, 93 Sw-, 54 Farbabb.; Preis: Euro 12,50 (D).

Technik- und Einsatzgeschichte des Einheitslok-Klassikers inklusive Reko-01.5 bereitet der Autor gewohnt kompetent und mit vielen eindrucksvollen, überwiegend aber bekannten Aufnahmen auf.

• **Kompaktes Baureihen-Portrait**

Ybbstalbahn-Retter

Werner Schiendl: Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen. Verlag Kenning, Nordhorn 2005. ISBN 3-933613-53-1, 112 Seiten, 132 Sw-Fotos; Preis: Euro 24,80.

Zusammen mit Co-Autoren stellt Schiendl die Geschichte der ÖGLB und ihres Schmalspurengagements vor.

• **Verein auf schmaler Spur**

Elsässer Spezialität

Als kompletter Selbstbau entsteht das charakteristische Stellwerk von Hausbergen im Maßstab 1:87.

Erbaut 1906 unter der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, stand das Stellwerk am südlichen Ende des großen Rangierbahnhofs Hausbergen unweit von Straßburg. Wie es zur damaligen Zeit üblich war, wies der Baustil preußische Elemente auf. So trug das Untergeschoss aus Sandstein eine mit großen Fenstern versehene Fachwerketage, in der sämtliche Apparate zur Weichen- und Signalstellung aufgebaut waren. Das Dach trug einen Glockenturm, der mit einer Uhr ausgerüstet war. Leider wurde das Gebäude im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und nur behälfsmässig wieder aufgebaut. Es verschwand Mitte der



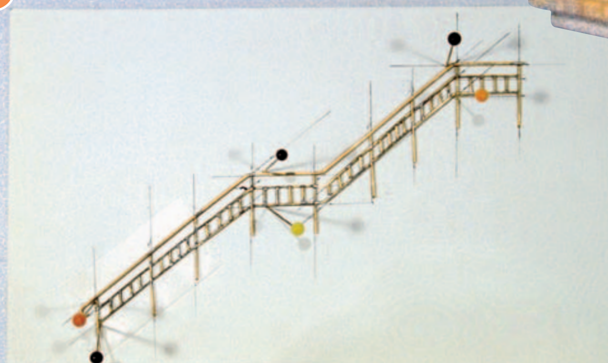
1 Man braucht nur wenig Werkzeug, um das Stellwerk zu verwirklichen.



2 Die Struktur aus Karton zeigt das Obergeschoss mit dem gebeizten Holzfußboden.


3 Der Karton-Korpus wird provisorisch zusammengebaut, um die Passgenauigkeit zu prüfen.


4 Die Polystyrol-Form, die dem Ausgießen der Treppe gedient hat.


5 Direkt auf der Zeichnung verlötet man die Bauteile des Messing-Geländers.



70er-Jahre mit der Automatisierung des Rangierbahnhofs und der Inbetriebnahme eines neuen Stellwerks.

Die Formen des H0-Modells entstehen aus übereinander geklebten, 3 mm dicken Styrodurplatten, die als Wandisolierung in Baumärkten erhältlich sind. Der äußere Rahmen aus zwei Lagen Styrodur garantiert, dass die Abgüsse eine gleichmäßige Tiefe von 6 mm erreichen. Was die Maße der Einzelteile angeht, so muss man bei der Gießform auf jeder Seite etwa 1 mm zugeben, um die Fassaden später exakt aufs Maß bearbeiten zu können.

Die Aussparungen für Türen und Fenster müssen hingegen etwas kleiner sein, damit diese Ausschnitte später genau an das Maß der Einsätze angepasst werden können. Die einzelnen Teile der Schalung werden mit handelsüblichem Kleber fest zusammengefügt. Besondere Beachtung sollte man Formen schenken, die mehr als 10 cm lang sind, denn es besteht ein Verformungsrisiko während der Trocknungsphase des Gipses. Es wird darum dringend empfohlen, die Form mit einer weiteren Styrodurplatte zu bedecken und mit einem Gewicht zu beschweren. Das Gießen →



Klar, dass man zum Bau eines solchen Stellwerks in dieser Qualität Erfahrung braucht.



6 Die filigranen Details von Treppe und Balkon entstehen aus Holz.



7 Um die Treppe nervenschonend zu montieren, arbeitet man auf einer Grundplatte, an die sich der Winkel anlegen lässt.



8 Die Mauern des Untergeschosses werden auf das Karton-Gerüst geklebt.



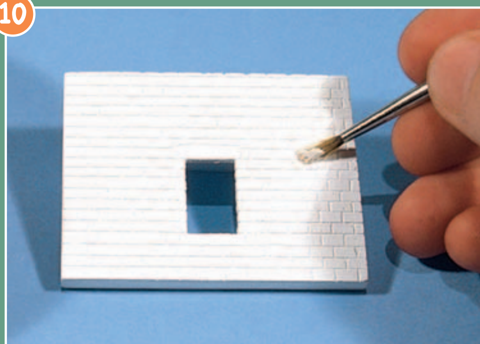
erfolgt mit handelsüblichem Modelliergips. Während des Anrührens sollte man die Bildung kleiner Blasen möglichst vermeiden. Bis zum Ausschalen sollte eine Stunde vergehen. Die Darstellung der Fugen der einzelnen Steine wird dann mittels einer Stahlspitze in den noch feuchten Gips eingeprägt.

An einer Seite des Gebäudes befindet sich eine Steintreppe, die den Zugang zum Stellwerksraum erlaubt. Die Stufen setzt man aus mehreren Styrodurstreifen von 2 mm Stärke zusammen. Das Treppengeländer wird aus Messingdraht von 0,5 mm Durchmesser hergestellt. Die Drahtelemente legt man auf die Zeichnung und lötet sie dann zusammen. Die Zeichnung entstand im vorliegenden Fall am PC und wurde auf einem starken Papier ausgedruckt. Für die Türen klebt man mehrere Lagen Papier übereinander, um dem Rahmen mehr Tiefe zu verleihen. Für die Reproduktion der Fensterrahmen arbeitet man zunächst an PC und Drucker und druckt die Zeichnung auf eine selbstklebende Folie aus. Diese Folie wird dann auf ein transparentes Folioblatt aufgeklebt. Die Rahmen sind sorgfältig mit einem scharfen Messer auszuschneiden und dann mit einer feinen Pinzette wegzunehmen. Die Oberflächen werden anschließend mit weißer Plakafarbe bedeckt. Nach Trocknen der Farbe entfernt man die restlichen Klebebänder und fertig ist das Fenster.

Der Zusammenbau der Fassadenelemente auf dem Pappunterbau erfolgt mit Holzleim, wobei die Gipsplatten an den Ecksteinen fugenbündig justiert werden müssen. Um ein zu schnelles Aushärten des Klebstoffes zu vermeiden, benetzt man die Kontaktflächen der Gipsplatten leicht mit Wasser. Nach der Montage aller Fassaden gilt es, die Nahtstellen zu verspachteln. Allerdings eignet sich hier Modelliergips, wie er zum Ausgießen benutzt wurde, in reiner Form nicht. Die rasche Aufnahme des Wassers



9 Das Gravieren der Steine wird mit dem Zeichenbrett vereinfacht, um die korrekte Wiedergabe der Zeichnung auf den Gipsplatten zu ermöglichen.



10 Die Struktur der Steine wird durch eine mit dem Pinsel aufgetragene Schicht Klebstoff verstärkt.



11 Die Fugen zwischen den Mauerelementen füllt man mit einer Mischung aus frischem und altem Gips.

Mauerwerksgravur: Hoher Aufwand - tolles Aussehen



Die Lackierung unterstützt die Wirkung des aufwendig gravierten Mauerwerks.

durch die Elemente würde zu einer starken Aushärtung der Fugenoberfläche führen, die sich dann nicht mehr gravieren ließe. Um das auszuschließen, braucht man nur dem frischen Gips zwei Drittel Altgips beizumengen, der durch das Zermahlen einer Gipsplatte entsteht. Nach dem vollständigen Aushärten der Fuge ist die zu bearbeitende Fläche homogen und kann ohne weiteres graviert und farblich behandelt werden.

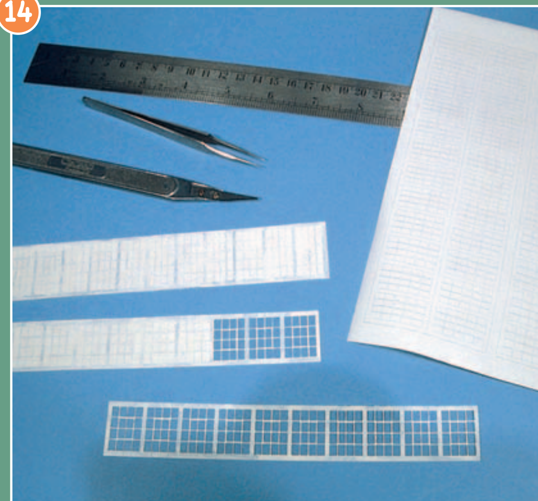
Für die Bemalung der Fassadenelemente eignen sich Acrylfarben, wie sie jeder Baumarkt führt. Da diese Farben jedoch sehr konzentriert sind, müssen sie mit Wasser verdünnt werden, bevor man sie mit einem breiten Pinsel aufstreicht. Außerdem neigen sie beim Trocknen zum Aufhellen, daher gilt es, den Arbeitsgang mehrmals zu wiederholen, bis der Farbton stimmt. Im vorliegenden Fall wird hauptsächlich mit dem Farbton „Natursiena", mit ein paar Tropfen Dunkelbraun vermischt, gearbeitet. →

15



Die Pfosten sowie die gebogenen Elemente des Balkons bestehen aus Balsaholz.

14



Das Ausschneiden der auf Karton aufgedruckten Fensterrahmen mit dem Skalpell ist eine nervenaufreibende Arbeit.

12

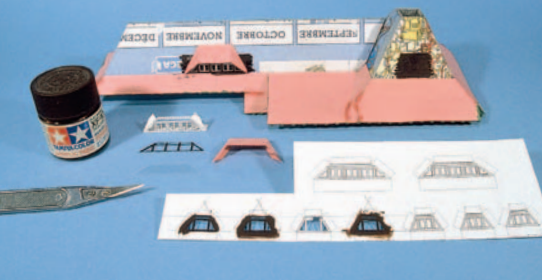


Nach der Gravur des Fugengipses fehlt nur noch die abschließende Lackierung.

13



Die verschiedenen Phasen der Zusammenstellung des Fachwerks.


16 Auch die Form der Dachfenster entsteht am Computer.


17 Mit einer Biegevorrichtung bringt man die Kupferblechstreifen für die Dachrinnen in Form.


18 Für die langwierige Verlegung der Ziegelreihen entschädigt später die hervorragende Wirkung.


Die Ecken wirken durch das Fehlen von Spalten wie aus einem Guss.

Die Struktur des Obergeschosses entsteht aus 2 mm starkem, zweischichtigen Karton. Darauf klebt man glattes Kartonpapier, welches das Fachwerk trägt. Zur Befestigung der Fachwerkelemente aus 2 mm starken Birkenholzprofilen eignet sich Holzleim bestens. Manche Teile aus geschnitztem Holz bearbeitet man mit dem Bastelmesser und kleinen Feilen, um sie dann mit feinem Schmirgelpapier abzuschleifen. Das Ganze wird hernach mit grüner Farbe lackiert. Das Fachwerk füllt man anschließend mit einfachem Modelliergips aus.

Die aus Holzelementen mit Holzleim zusammengesetzte Treppe und der Balkon erhalten einen grünen Anstrich. Die 1 mm starken Pfosten bestehen ebenfalls aus Balsaholz. Zur Formgebung und zum Finish der unterschiedlichen Stücke benötigt man nur ein Bastelmesser und kleine Feilen.

Der Unterbau des Daches besteht aus 2 mm starkem, zweischichtigen Karton. Das Risiko eines Materialverzugs lässt sich mit solch dicker Pappe von vornherein ausschließen. Der wasserlösliche Weißleim könnte ansonsten beim Aufkleben der Dachplatten den Untergrund verformen. Die Dachziegel entstehen aus dickem Papier, das zunächst in 1 cm breite Streifen geschnitten wird. Für


19 Aufgeklebte Kupferfolie gibt dem Uhrenturm den letzten Schliff.


20 Eine Lehre aus Holz erleichtert die Lötarbeiten an der Hebelbank.


21 Die Hebel selbst entstehen aus Messingblech-Teilen.

Auch das Hebelwerk entsteht im Selbstbau

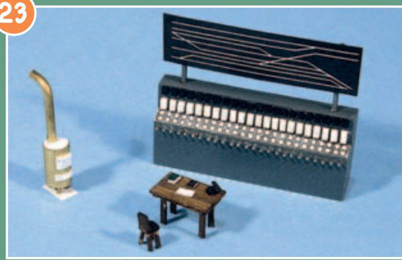
die Rundungen der Biberschwänze wurde im vorliegenden Fall aus einem Nagel, dessen eine Hälfte weggeschliffen wurde, ein Stanzwerkzeug gebaut. Doch vor Beginn der Dachdecker-Arbeiten müssen noch die Dachrinnen ihren Platz finden. Da der Handel nichts in der gewünschten Qualität anbietet, greift man zum Selbstbau aus 0,1 mm starkem Kupferblech. Um ein akkurates Ergebnis zu erreichen, fertigt man sich zunächst eine Presse. Diese besteht aus einer Sperrholzplatte, auf der zwei Blechplatten von 2 mm Stärke in einem Abstand von 2 mm befestig sind. Als bewegliches Teil montiert man eine Kupferschiene. Auf deren Längsseite ist ein Messingstab von 1,8 mm Durchmesser angebracht. Dieser passt genau in die Rille zwischen den beiden Blechplatten. Wenn man die Kupferschiene darauf presst, biegt sich dabei das Profil der Dachrinne. Deren Haken entstehen aus 0,5 mm starkem Bronzeblech und werden mit Sekundenkleber befestigt. Das Dach des Turmes besteht aus mit Holzelementen bestückter Pappe und wird mit Kupferblech dekoriert. Der Kamin entsteht aus gegossenem, mit Feile und Stahlstift bearbeiteten Gips.

Zur Glanzzeit konnte man bis zu 280 Hebel in einem solchen Stellwerk finden! Im vorliegenden Fall beschränkt man sich aber auf 40 Hebel, die aus mehreren Messingstücken nachgebildet werden. Für die Hebel fertigt man eine Schablone aus Sperrholz an, um die unterschiedlichen Stücke während des Lötens aufrecht zu halten. Um dem Arm die richtige Form zu geben, benutzt man eine kleine Nadelfeile. Zuletzt erhalten die Hebel einen hellgrauen Anstrich und Nummernschilder. Die Einrichtung des Büros vervollständigen ein Kohlenofen und Schreibtische aus Balsaholz-Streifen sowie die Darstellung einer Schalttafel. Letztere entsteht wie alle Anzeigen mit der Zeichensoftware auf dem PC und wird einfach ausgeschnitten.

Philippe Hofmann



22 Mit einer kleinen Feile gibt man den Hebelarmen ihre konisch zulaufende Form.



23 Die diversen weiteren Ausstattungsteile können in den Stellwerksraum eingebaut werden.



24 Die Diensträume des Stellwerks Hausbergen in voller Schönheit.

Fotos: P. Hofmann

BASTELTIPPS

Wie man sie bettet,...

...so wartet man. Eine Lokliege erleichtert Arbeiten an Z-Modellen.

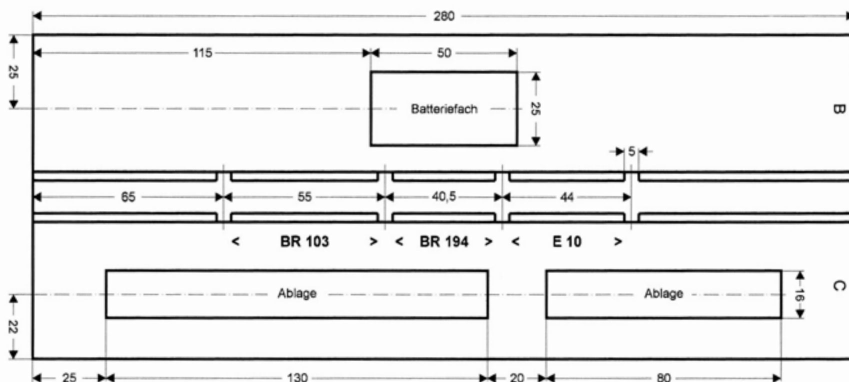
Zunächst schneidet man Styroporplatten auf die Maße 280 x 110 x 30 mm (Zeichnung Position A) und 280 x 49,5 x 10 mm (B und C) zu. Die Lücken in den Abschrägungen bei den Platten B und C sind so zu wählen, dass die Stromabnehmer der E-Loks ausreichend Platz finden. Um die Wartungsarbeiten unabhängig vom Stromnetz durchzuführen, sieht man ein Batterie-Fach vor. Pinzette und anderes Kleinwerkzeug findet in Ablagen Platz. Eine Kunststoff- oder Pertinax-Platte erhält zwei Bohrungen, in denen Aderendhülsen zur Stromabnahme verklebt werden. Diese verbindet man mit den beiden Polen der Batterie und hält sie bei Wartungsarbeiten an die Strom abnehmenden Räder.

Hermann Eichhorn

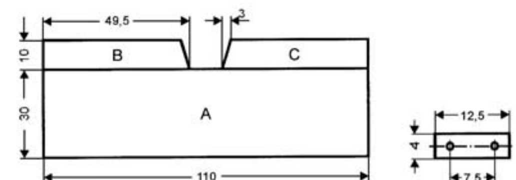


Foto, Zeichnungen: H. Eichhorn

So verliert die Wartung der winzigen Fahrzeuge ihren Schrecken.



Die Verwendung von Styropor für die Platten B und C ermöglicht einen strammen Sitz der Fahrzeuge, ohne dass Details abbrechen oder die Lackierung beschädigt wird. Für andere Baugößen sind die Maße zu ändern.



Durch den Kamin

Schornsteine mit Kessel bereichern das Bw.

In vielen Industrie-Gebieten und Bahnbetriebswerken findet man Schornsteine mit Kessel, der im unteren Drittel des Schlotes montiert ist. Da ein solcher Typ nicht als Großseriemodell erhältlich ist, muss man zum Selbstbau schreiten. Den Schlot liefert Faller unter der Artikelnummer 130949. Der Kessel entstammt dem Auhagen-Bausatz „Kleines Tanklager“ (Art.-Nr. 12264). Während der Schornstein unverändert übernommen wird, kürzt man den Kessel. Letzterer erhält eine mittige Bohrung, die so ausgefeilt wird, dass man ihn auf den Schornstein schieben kann. Der eckige Unterbau entstand im vorliegenden Fall aus Teilen des Lokschuppens Ottbergen der Firma Kibri (Art.-Nr. 9452). Geländer und Leiter am Kessel spendet wiederum der Auhagen-Bausatz. Da der Kessel beim Vorbild aus Metall besteht, erhält er mit dem Pinsel in senkrechten Streifen aufgetragene Betriebsspuren aus rotbrauner Farbe. Den Schornstein streicht man mit graubrauner Farbe an.

Michael Schuster



Foto: M. Schuster

Bei Schornsteinen mit Kesseln wird die Abluft zum Wärmen des Wassers genutzt.

Für den Getreidetransport in den USA stellt LBF einen H0-Grain-Hopper bereit.

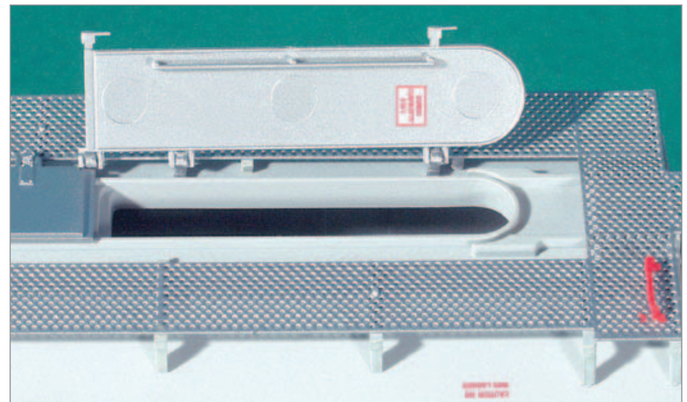
Korn-Kammern

Gerade im Mittleren Westen der USA kann man Züge aus Grain Hoppers genannten geschlossenen Selbstentladewagen häufig beobachten. Solche Waggons haben die meisten Modell-Hersteller im Programm. Zu diesen hat sich kürzlich LBF mit dem Trinity 5161 Grain Hopper gesellt. Die Firma gibt es schon seit zwölf Jahren, doch erst seit 2005 ist LBF im Walthers-Katalog vertreten und dadurch einer breiten Käuferschicht bekannt. Die an dieser Stelle präsentierten Modelle wurden von MP-Toys (Lindenstr. 2, 82269 Kaltenberg, Internet: www.MP-Toys.com) zur Verfügung gestellt.

Die in China gefertigten H0-Waggons aus Kunststoff sind fein detailliert. Neben den Aufstiegen mit dünnen Tritten beeindrucken vor allem die durchbrochen ausgeführten Laufgitter. Die zu öffnenden Füllklappen sind innen bedruckt.

An den Drehgestellen gefallen die vorbildgerecht gravierten Anschriften, während die nicht annähernd in Radebene liegenden Bremsbacken das ansonsten rundum positive Bild etwas trüben. Der matte Messing-Farbton der Rp-25-Räder ist gewöhnungsbedürftig, wirkt aber besser als die sonst üblichen hochglänzenden Radscheiben. Die Qualität der mehrfarbigen Bedruckung erreicht ein zeitgemäßes Niveau. Ein Preis von 25,95 Euro (bei MP-Toys) ist angesichts der gelungenen Modell-Umsetzung als günstig zu bezeichnen.

Jochen Frickel



Die zu öffnenden Klappen und die durchbrochen ausgeführten Laufbleche gehören zu den Highlights des Wagens.



Die Details der Bremsanlage sind separat angesetzt.

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; zu öffnende Klappen; durchbrochene Laufgitter; feine Aufstiege; sorgfältig ausgeführte Bedruckung

KONTRA Bremsbacken

PREIS Etwa 26 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▫



Die langen Vierachser der Trinity Company sind beim Vorbild seit 1995 im Dienst.





Das eingeklinkte Schildkrötenlogo trugen die Vorbildloks unter den seitlichen Stirnfenstern. Auch auf den Roco-Modellen findet man es.

Mit einer Schildkröte hat die E 444 eigentlich wenig gemein. Roco hat ein H0-Modell des italienischen E-Lok-Klassikers aufgelegt.

Design-Schildkröte

Ruhig, aber überaus flott dreht das jüngste Roco-E-Lok-Modell seine Runden. Sanft rollt es aus der Höchstgeschwindigkeit von 206 km/h bei 12 Volt aus. Der Auslauf beträgt dank Doppelschwungmasse stolze 47 Zentimeter. Fahreigenschaften, wie sie sich H0-Bahner wünschen; Fahreigenschaften, die das Modell der italienischen Baureihe E 444 bietet.

Warum die Loks den Spitznamen Schildkröte (Tartaruga) tragen, erschließt sich nicht sofort, denn die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ist wahrlich kein Schildkrötentempo. Den Spitznamen erhielten die vier Prototypen der Baureihe, die eine steilere Front hatten und bulliger wirkten. Das getestete Roco-Modell der E 444.019 hat die abgerundeten Stirnfronten der 113 Serienloks, die ab Ende der 1960er-Jahre für den schweren Schnellzugdienst beschafft wurden. Wegen des geplanten Einsatzspektrums, aber auch wegen der Stirnform gilt die Reihe E 444 auch als E 03 Italiens. Aber für Schnellzüge mit 200 km/h war die E 444 kaum geeignet. Gravierende technische Probleme ließen die Maschinen meist vor leichten Schnellzügen bis 160 km/h im Flachland auftauchen.

Zwischen 1989 und 1996 wurden die 113 Serienloks, die alle bis heute im Dienst sind, umgebaut und erhielten, äußerlich am auffälligsten, einen neuen kantigeren und klimatisierten Führerstand. Roco liefert dieses Modell zeitgleich mit der Ursprungsausführung aus.

Neben den überaus überzeugenden Fahreigenschaften gefällt an beiden Roco-Modellen auch die Gestaltung: Der Formenbau gab sich große Mühe und schuf einen fein gravierten Lokkasten mit erhabenen Schildern auf den Stirnfronten und detaillierten Drehgestellblenden. Freistehende Details wie Signalhörner und Metallgriffstangen erhöhen die Wertigkeit. Die konturenscharfe Lackierung weist keinerlei Makel auf. Die Bedruckung ist ebenso tadellos, was besonders an den gestochen scharfen Fabrikschildern und den Schildkrötensymbolen unter den seitlichen Führerstandsfenstern erkennbar ist. Die Scheinwerfer sind sauber chromfarben gefasst. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung ist bereits bei geringen Spannungen wahrnehmbar.

Neben den ausgezeichneten Fahreigenschaften verfügt die Roco-Lok auch über eine ansprechende Zugkraft. In der Ebene reicht sie für 18 Schnellzugwagen und in der sechsprozentigen Steigung immerhin noch für neun Stück. Für etwa 225 Euro erhält der italienaffine H0-Bahner ein exzellentes Fahrzeug.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Feine Detaillierung; sehr gute Lackierung und Bedruckung; ausgewogene Fahreigenschaften; exzellenter Auslauf; gute Zugkraft

KONTRA –

PREIS Etwa 225 Euro

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕ ✕



Der Umbau Anfang der 1990er-Jahre verlieh den Vorbildloks ein völlig neues Gesicht (li.). Auch die Lackierung wurde damals geändert.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V: 206 km/h
- V_{max} Vorbild (200 km/h) bei 11,9 V
- Auslauf aus V_{max}: 470 mm
- Auslauf aus 100 km/h: 160 mm
- Anfahren (1,9 V) 7 km/h
- Kriechen (1,8 V) 5 km/h
- Zugkraft Ebene: 130 g
- Zugkraft Steigung 3%: 90 g
- Zugkraft Steigung 6%: 70 g

- ***Hersteller:*** Modelleisenbahn GmbH, Bergheim/Österreich
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 63890/63891
- ***Andere Ausführungen:*** Wechselstrom
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 412 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Lokomotivachsen
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Schürzen, Pufferträgerdetails



Die filigranen Bauteile werten die Einstiegsbereiche der Ade-Wagen auf.

Ade-Schnellzugwagen lassen sich mit Trittstufen von RHS weiter aufwerten.

Schöne Tritte

Ades Schnellzugwagen gelten zu Recht als perfekte Modelle, die nur wenig Raum für Verbesserungen bieten. Dass eine Aufwertung dennoch möglich ist, zeigt das RHS-Wagenstudio (RHS-Wagenstudio GbR, Tammer Str. 23, 71634 Ludwigsburg, Internet: www.rhs-wagenstudio.de) mit Bausätzen für Trittstufen. Eine Stufe besteht aus drei fein geätzten Neusilber-Teilen, die man am besten vor der Endmontage des Wagens anbringt, da die dünnen Halter der unteren Trittstufen übernommen werden müssen. Am fertigen Wagen ist die Arbeit mühseliger. Die Ätzteile legt man auf eine harte Oberfläche (beispielsweise auf Blech) und löst sie mit einem scharfen Skalpell aus dem Rahmen. Dann legt man sie exakt und plan übereinander und klemmt sie fest. Mit einem Lötkolben mit dünner Spitze lötet man mit wenig Hitze und wenig Lötzinn die Bleche an den Schmalseiten und an der Rückseite so zusammen, dass das Lötzinn nicht in die Rostnachbildung läuft. Wer ungerne lötet, kann auch mit verdünntem Sekundenkleber arbeiten. Die oberen Stufen werden analog zusammengesetzt. Zum Einbau muss man die werkseitig angespritzten Tritte vorsichtig mit einem Skalpell entfernen. Vor dem Einbau sollte man die Tritte allerdings lackieren. Neben wasserfesten Faserschreibern oder mit Air-brush-Pistole aufgetragenen dünnflüssigen Acrylfarben eignet sich hervorragend der ZIG-Posterman-Fasermaler (Vorstellung erfolgt in einer der nächsten Ausgaben), den RHS ebenfalls im Sortiment hat. Mit Sekundenkleber befestigt man die Tritte am Wagen. Nach der Zurüstung werden aus den ohnehin schon hervorragenden Ade-Wagen echte Supermodelle. Prinzipiell eignen sich nach Anpassungsarbeiten auch Roco-26,4-Meter-Wagen. Die Investition von 6 Euro für die vier Einstiege lohnt sich in jedem Fall. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Superfein geätzt

KONTRA –

PREIS 6 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Mit der Sumpfeiche stellt Noch den ersten Baum aus der Profi-Plus-Serie vor.

Eiche rustikal



Viel Handarbeit war nötig, bis die Sumpfeiche ein dichtes Blätterkleid hatte.

Bäume gehören zur Modellbahn wie Loks und Wagen. Im Gegensatz zu letzteren, die möglichst exakt ins Vorbild übertragen sein sollen, hat der Hersteller bei Gewächsen einen gewissen Gestaltungsspielraum. Die Zeiten, als man den Typ nur am Aufdruck der Verpackung, nicht aber am Baum selbst erkennen konnte, sind vorbei. „Warum soll man aber den Gegenwert für einen Waggon für eine Eiche ausgeben?“, wird mancher fragen. Weil der Waggon möglicherweise in den Schattenbahnhof gezogen oder irgendwo abgestellt wird, der Baum aber immer im Blickfeld des Modellbahners bleibt.

Die Form von Nochs etwa 20 cm hoher Sumpfeiche (Art.-Nr. 20830) kommt der des Originals schon recht nahe. Der Kunststoff-Stamm ist mattbraun lackiert, von Hand eingeklebte Seemoos-Ästchen geben dem Baum eine schöne Fülle. Bei geringer Blickdistanz stören allerdings die etwas arg unterschiedlich geformten und in der Größe stark variierenden Blätter. Ab einem Abstand von etwa 70 Zentimetern dagegen wirkt das rustikale Blätterkleid durchaus vorbildgerecht.

Nach Entrichtung des unverbindlich empfohlenen Preises von 17,95 Euro darf man Nochs Sumpfeiche auf die Anlage pflanzen. Weitere Baumtypen folgen. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Stimmige Form; feine Äste eingeklebt; matt lackierter Stamm

KONTRA Etwas große Blätter

PREIS UVP 17,95 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Die Zange – eines der wichtigsten Werkzeuge in der Modellbahnwerkstatt.

Alles im Griff

In jeder Werkstatt sind diverse Zangen unersetzlich. Je nach Anwendung und Zweck spricht man von greifenden Zangen (Flach-, Justier-, Kombi-, Telefonzange), beißenden Zangen (Beißzange), schneidenden Zangen (Seiten-, Vor-, Schrägschneider), Zangen zum Stanzen von Löchern, Nietzangen und anderen Spezialzangen. Eine Zange besteht aus zwei Hebeln, die durch ein Gelenk verbunden sind. Jeder Hebel teilt sich in den Griff und den Greiferteil. Beim filigranen Modellbau bedarf es besonderer Bedingungen für die Zangenwahl. Die Flachzange ist die am häufigsten benötigte Form zum Greifen, Biegen, Pressen, Justieren. Welche Funktionen sind aber wichtig? Die Backen sollen auf der Greiffläche eben und glatt sein, sie sollen schlank, klein und im Greifbereich relativ lang sein, um an unzugängliche Stellen zu gelangen, und trotzdem dürfen die Backen nicht federn. Die Griffe sollen sich durch Federkraft öffnen. Das Gelenk muss präzise und ohne Spiel arbeiten.

Es gibt zwar eine große Auswahl an Anbietern, aber eine Zange, die obige Ansprüche erfüllt, ist nicht leicht zu finden. Welche Oberfläche soll eine Zange besitzen: Verchromt, vernickelt, gebürstet oder poliert? Eigentlich ist eine gebürstete und am Griff mit Plastikmantel versehene Zange vollkommen ausreichend und daher auch bezahlbar. Fündig wird man bei der Firma Dick, die eine japanische MTC-Nadelbackenzange (717825) im Vertrieb hat. Sie ist 125 mm lang, wiegt 64 Gramm und kostet im Shop 8,82 Euro plus 4,95 Euro Versand. Die Öffnungsfeder ist als Spiralfeder ausgebildet, lässt sich feinfühlig handhaben und öffnet sanft. Durch die halbrunde Form der Rückenseite der Backen ist auch eine hohe Stabilität gegeben. Die Schnabellänge beträgt etwa 35 mm am Rücken. Die Griffe sind mit einem grifffesten Plastikmantel umspritzt.

Eine weitere Zange, aus dem Hause Oskar Holland-Letz, ist ebenfalls sehr empfehlenswert. Die Kurzmaul-Flachspitzzange ist 130 mm lang, hat eine Schnabellänge von etwa 22 mm, eine Schnabelbreite von 2 mm und ist an der Spitze ebenfalls 2 mm dick. Die Griffe sind ebenfalls mit PVC überzogen. Das Öffnen übernehmen zwei präzise Blattfedern, Kopf und Gewerbe sind poliert. Die Zange liegt durch ihre ausgerundeten Übergänge vom Griffteil zum Gewerbe bestens in der Hand. Der Preis beträgt zwölf Euro (plus etwa vier Euro Versandkosten), der bei dieser Qualität angemessen ist.

Eine Empfehlung zu Gunsten einer der beiden Zangen fällt schwer. Jede Zange trägt auf ihre Weise zum Gelingen der Arbeit bei.

Rainer Albrecht/al



Letz-Zangen gibt es bei: Oskar Holland–Letz, Herstellung von Werkzeugen GmbH, Danziger Str. 43, 28832 Achim-Baden, www.ohl-zangen.de

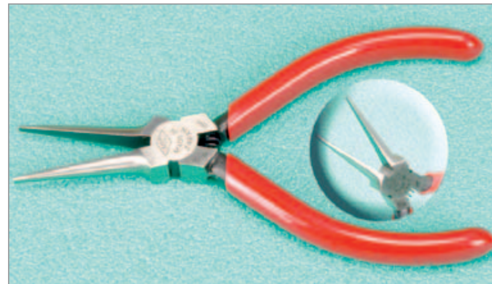
OHL-Zange

PRO Gute Verarbeitung; präzises Öffnen; poliert; gute Handhabung

KONTRA –

PREIS Etwa 12 Euro (+Versand)

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠



Die exzellente Zange von Dick ist erhältlich bei: Dick GmbH, Donaustr. 51, 94526 Metten, www.dick.biz

Dick-Zange

PRO Gute Verarbeitung; feinfühlig; hohe Stabilität; guter Preis

KONTRA –

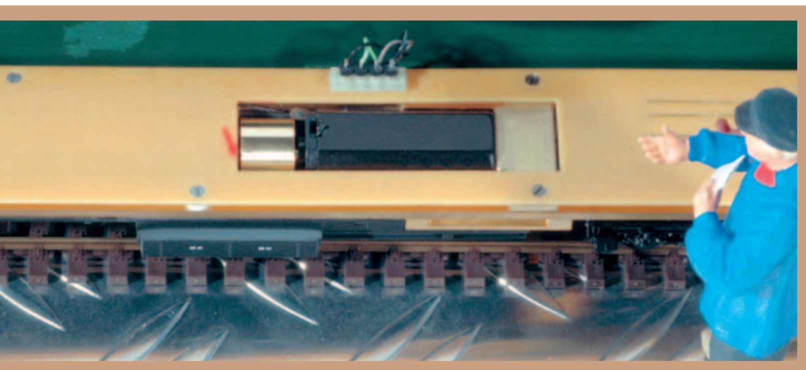
PREIS Etwa 9 Euro (+Versand)

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Zeitgemäße Antriebstechnik ermöglicht vorbildgerechte Fahreigenschaften bei niedriger Geräuschentwicklung.





Die Gravuren der Drehgestelle geben die Gestalt der Minden-Deutz-Vorbilder überzeugend wieder.

Mit dem Großraumdieseltriebwagen der OHE in H0 stellt Wiekra die erste Eigenentwicklung vor.

DB-Anleihen

„Der sieht ja aus wie ein DB-Wagen", mag jetzt manch einer sagen. Das liegt daran, dass Erbauer MaK ins Regal der Waggon-Bauteile gegriffen hatte. Bislang hatte die Firma Wiekra Großserien-Modelle mit mehr oder weniger großem Aufwand den OHE-Vorbildern anpassen lassen. Mit dem GDT (Vorbildbeitrag ab Seite 32) beschreitet der Hersteller Neuland.

Die Dokumentation bereitete Wiekra keine Schwierigkeiten, da man für die OHE auch im Marketing-Bereich tätig ist, also über die notwendigen Informationen verfügt. Den Aufwand merkt man dem Modell auch an, wirkt es doch im besten Sinne wie ein Großserien-Modell. Sorgfältige Gravuren an Wagenkasten und Fahrgestell charakterisieren den im exakten H0-Maßstab gefertig-

Im Gegensatz zu den Vorbild-Konstrukteuren konnte Wiekra nicht auf einen vorhandenen Formenschatz zurückgreifen.



Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 88 km/h
- V_{max} Vorbild (70 km/h) bei 10,5 V
- Auslauf aus V_{max} 53 mm
- Auslauf aus 70 km/h 38 mm
- Anfahren (1,5 V) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 26 g
- Zugkraft Steigung 3% 15 g
- Zugkraft Steigung 8% 3 g

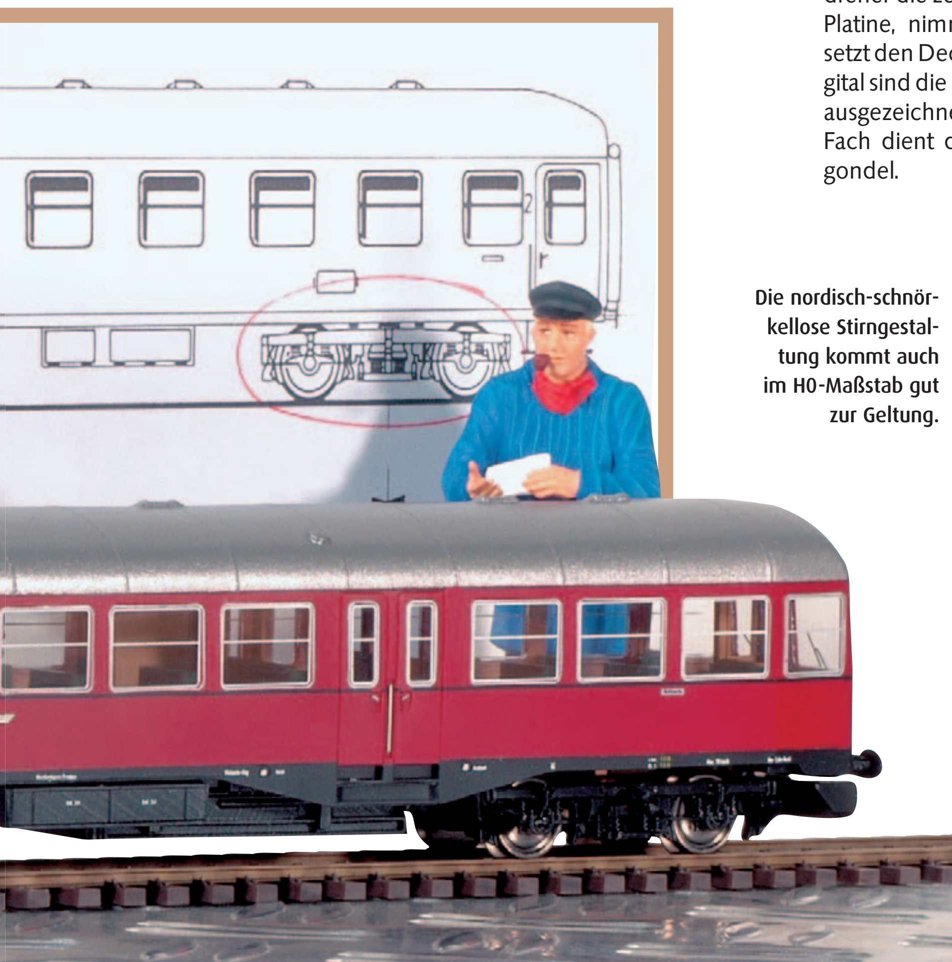
- *Hersteller:* Wiekra, Növenthien 10, 29562 Suhlendorf, Tel. (05820) 9980, Internet: www.wiekra.de
- *Nenngröße, Spur:* H0/16,5 mm
- *Katalog-Nr.* -
- *Andere Ausführungen:* Gleichstrom mit Rp 25-Rädern; Wechselstrom; Trix Express (ab Sept./2006)
- *Gehäuse:* Kunststoff
- *Fahrgestell:* Metall und Kunststoff
- *Spurkranzhöhe:* 1,1 mm
- *Kupplung:* Keine, Normschacht vorhanden
- *Kleinster befahrener Radius:* 360 mm
- *Stromabnahme:* Über Radinnenschleifer auf 8 Räder
- *Digitale Schnittstelle:* NEM 652
- *Beleuchtung:* LED, Lichtwechsel Weiß/Rot
- *Zurüstteile:* Pufferträgerdetails;
- *Unverbindliche Preisempfehlung:* 399,50 Euro, Bezug über Wiekra

ten Triebwagen. Die filigranen Scheibenwischer sind bereits ab Werk eingesetzt. Einzig vier Schlauchkupplungen liegen zur Nachrüstung bei. Geschickt ist die Ausbildung der Lüfter unterhalb des Pufferträgers als Teil der Kurzkupplungsmechanik. Beim Blick durch die spaltfrei eingesetzte Verglasung in den Innenraum gefallen die dünnen Trennwände, die in einem vorbildnahen Holzfarbton lackiert sind. Dass die Inneneinrichtung nicht so tief gezogen ist wie beim Vorbild, liegt an der Technik, die untergebracht werden muss. Die Sitzreihen weisen einen dem originalen Blaugrün angepassten Farbton auf. Die Drehgestelle basieren auf denen der Bauart „Minden-Deutz MD 50". Wie bei einem Triebfahrzeug üblich, tragen die Drehgestelle Sandkästen. Beim Modell sollte man die fein detaillierten Drehgestelle mit etwas Mattlack versehen. Wegen des notwendigen Ausschlages der Drehgestelle mussten die Tritte unter den Gepäckabteilen entfallen. Die einzigen Kritikpunkte am Wagenkasten betreffen die vereinfachte Ausführung der Fenster, die nicht den Eindruck der Übersetzfenster am Vorbild wiedergeben und die groben Schweißnähte auf dem Dach. Lackierung und Bedruckung erreichen Großserienniveau. Besonders gut gefallen die erhaben ausgeführten OHE-Schilder an den Seitenwänden. Wegen der dicht beieinander liegenden unteren Stirnlampen leuchten vorne jeweils die oberen Lampen mit.

Der leise Antrieb sorgt für gute Fahreigenschaften

Im Bereich des einen Motorraums sitzt beim Modell die fünfpolige Antriebsquelle, die auf beide Achsen eines Drehgestells wirkt. Das tut sie akustisch bemerkenswert unauffällig. Geräuschlos setzt sich der Triebwagen bei 1,5 Volt mit weniger als 1 km/h in Bewegung. Das Vorbildhöchsttempo von 70 km/h wird bei 10,5 Volt erreicht. Die bei 12 Volt möglichen 88 km/h sprechen für die gelungene Getriebeauslegung. Da das Vorbild zwar öfters mit Beiwagen unterwegs war, aber niemals als Schlepp-Triebwagen missbarucht wurde, reicht die Zugkraft. In der Ebene werden fünf Vierachser, in der Drei-Prozent-Steigung noch deren drei befördert. Die Auslaufwerte bei Stromunterbrechung sind durch die Schwungmasse praxisgerecht. Dank des Verzichts auf Haftreifen ist die Stromabnahme optimal. Auch dank des massiven Messing-Rahmens rollt der GDT jederzeit taumelfrei. Ganz zeitgemäß trägt der Triebwagen auch eine achtpolige Schnittstelle für den Digital-Betrieb. Um einen Decoder zu installieren, spreizt man das Gehäuse in Höhe der Einstiege ab. Anschließend demontiert man mit einem kleinen Schraubendreher die zehn Schrauben der Platine, nimmt diese ab und setzt den Decoder ein. Auch digital sind die Fahreigenschaften ausgezeichnet. Als Decoder-Fach dient die zweite Motorgondel.

Wiekras erstes selbst entwickeltes Fahrzeug ist wirklich gelungen. Da freut sich der Privatbahn-Fan auf Varianten. Natürlich wären auch die charakteristischen Deutz-Dieselloks eine Bereicherung. *Jochen Frickel*





Die nordisch-schnörkellose Stirngestaltung kommt auch im H0-Maßstab gut zur Geltung.



Kühns Erstling rollt zunächst als orientrotes Epoche-IV-/-V-Modell mit altem DB-Logo an.

Kühns Brückenschlag

Die DB-140 fehlte bislang als Großserienmodell in TT. Kühn schafft Abhilfe.

Seit etlichen Jahren produziert Torsten Kühn Decoder für Loks. Nun stellt er die erste Lok vor, die natürlich auch mit seinem Decoder bestückt werden kann. Warum in TT? „Weil es dort die größten Lücken bei den Triebfahrzeug-Baureihen gab“, erzählt Torsten Kühn. „Wir suchten Baureihen für DB und DR, für die sich viele Baugruppen übernehmen ließen, damit sich das angepeilte Preisniveau realisieren lässt“, führt Kühn weiter aus.

Zunächst dürfen sich TT-Bahner auf das Rollout der DB-Baureihe 140 freuen. Wer die Kunststoff-Klarsichtbox öffnet und die Lok entnimmt, stellt fest, dass die Maschine mit 174 Gramm angenehm schwer in der Hand liegt. Zunächst gilt es, die Form zu begutachten. Die Proportionen stimmen, auch die Details wie die Tritte über dem in Fahrtrichtung rechten Puffer und auch die für die 140 korrekte Ausführung der Dachhaube. Die Gravuren am Gehäuse sind in zeitgemäßer Qualität ausgeführt. Angesichts des moderaten Verkaufspreises fällt der Verzicht auf freistehende Griffstangen nicht schwer, zumal die angespritzten an den Führerständen sorgfältig bedruckt sind. In derselben Qualität erfolgte die Darstellung der Lampenringe und der unter der Lupe lesbaren Anschriften. Die Dachleitungen bestehen aus Kunststoff und geben das Aus-

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 175 km/h
- V_{max} Vorbild (110 km/h) bei 8,2 V
- Auslauf aus V_{max} 244 mm
- Auslauf aus 110 km/h 113 mm
- Anfahren (2,6 V) 8 km/h
- Kriechen (2,4 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 43 g
- Zugkraft Steigung 3% 39 g
- Zugkraft Steigung 8% 34 g
- ***Hersteller:*** Kühn-Modell, Im Bendel 19, 53619 Breitenbach, Tel. (02224) 967780, Internet: www.kuehn-modell.de
- ***Nenngröße, Spur:*** TT/12 mm
- ***Katalog-Nr.*** 31310
- ***Andere Ausführungen:*** Zukünftig BR 110
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Hinten TT-Kupplung in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 310 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Beleuchtung:*** LED, Lichtwechsel Weiß/Rot
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen, Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen
- ***Schwungmassen:*** Zwei
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Pufferträgerdetails
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 97,70 Euro



Mit montierten Pufferträger-Zurüstteilen wird die Stirnseite aufgewertet.

sehen der Originale gut wieder. Die Stromabnehmer gefallen durch ihre schlanke Gestalt, lediglich die Federn gerieten etwas dominant.

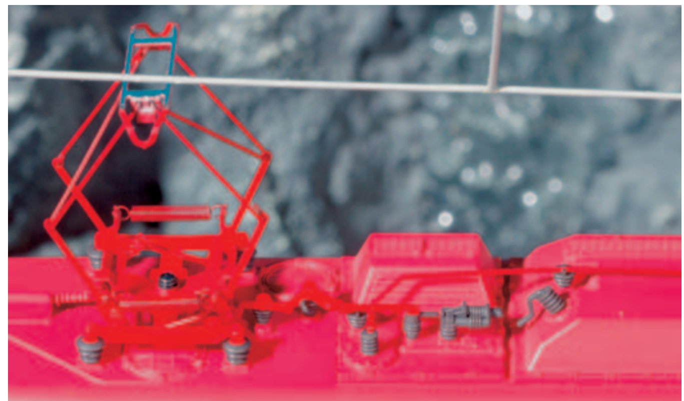
Überzeugend sehen die Drehgestellblenden aus, auch wenn die Bremsbacken nicht exakt in Radebene liegen. Die Tritte sind separat angesetzt.

Eine pfiffige Lösung stellt die Anbringung der Bohrungen für die Schlauchattrappen unter den Pufferträgern dar. Da die Bohrungen nach unten zeigen, blickt man bei Nicht-Montage der Schlauchattrappen im Anlagenbetrieb nicht auf Löcher.

Die Fahreigenschaften lassen sich knapp zusammenfassen: Sehr gut, wie bei fast allen Fahrzeugen (H0, TT und N), die in einer orange-blauen Verpackung stecken. Ein Schelm, der Böses dabei denkt. Das Maximal-Tempo liegt nur geringfügig über der NEM-Empfehlung. Das Fahrgeräusch ist jederzeit dezent. Wer gerne längere Züge fährt, kann problemlos zur 140 greifen. Selbst auf der Acht-Prozent-Steilrampe zieht die Lok noch fünf vierachsige Personenwagen an. Wer digital mit DCC- oder Motorola-Protokoll fährt, sollte den Decoder N025 aus dem Hause Kühn in Erwägung ziehen. Die Kombination von Lok und Decoder ist, wie erwartet, perfekt. Wer damit liebäugelt, die Lok auch analog einzusetzen, kann sie problemlos wieder zurückrüsten, da der Adapter-Baustein nicht wie vielerorts üblich herausgebrochen, sondern nur abgezogen wird.

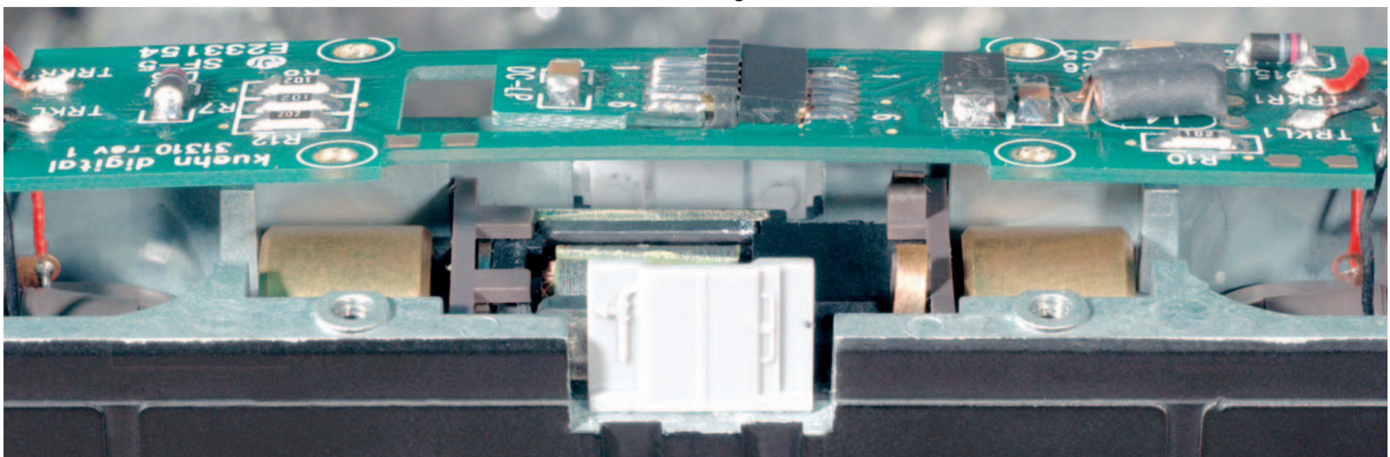
Kühns Erstlingswerk zu kaufen, bedeutet für den Modellbahner keineswegs ein kühnes Unterfangen. Für einen unverbindlich empfohlenen Preis von knapp 98 Euro erhält man einen sehr guten Gegenwert.

Jochen Frickel



Die Dachgestaltung ist ansprechend ausgefallen.

Direkt über dem Motor sitzt die digitale Steck-Schnittstelle.





Stainz-Atmosphäre: Die 99 4603, Eigentum des MEB-Verlags, bei der RüKB eingesetzt, hat sich fürs LGB-Festival Mitte Juli angesagt.

Foto: Rickelt

Patent-Werk

Eine Welt-Firma baute Ernst Paul Lehmann ab 1881 in Brandenburg auf. Eine Erfolgsgeschichte, die in Nürnberg ihre Fortsetzung fand.



Der kletternde Affe namens Tom war unbestritten Lehmanns populärstes Blechspielzeug aller Zeiten.

Von Preußen nach Franken, nicht gerade freiwillig, aber gleichwohl letztlich Voraussetzung für den Siegeszug der Lehmann-Großbahn. die 1968 an den Start ging. Und für die sich die Brüder Eberhard und Wolfgang Richter erst einen Markt schaffen mussten.

„Entscheidend ist, gut aufgestellt zu sein", lächelt der heutige Seniorchef Wolfgang Richter und fügt, auch im Hinblick auf die derzeitige schwierige Situation der Modellbranche, hinzu: „Man muss gut vorbereitet sein für den Zeitpunkt, an dem es wieder aufwärts geht!"

Ein Prinzip, das hier schon Tradition hat und ohne dessen

Beherzigung über mittlerweile vier Generationen das „Ernst Paul Lehmann Patentwerk“ (EPL) wohl kaum im Juli 2006 sein 125-jähriges Bestehen feiern könnte.

Und im Mittelpunkt wird natürlich die Stainz stehen, jener liebenswerte B-Kuppler, der die Lehmann-Großbahn (LGB) im wahrsten Sinne des Wortes groß gemacht hat. Das von den Lehmännern bevorzugte G für die so bewusst nicht näher bestimmte Baugröße steht dabei weit mehr als die Normbezeichnung IIm für die Firmenphilosophie: „Das spielerische Element darf nicht ins Hintertreffen geraten“, betont Rolf Richter, Wolfgang Richters Sohn und, wie dessen Neffe Johannes Richter, Geschäfts- →

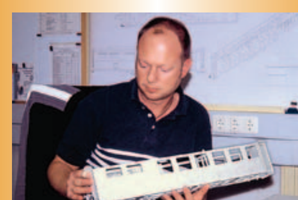

Foto: Marcus Alert/GDCdesign

Reiste viel und gern: Um 1925 präsentiert sich der gebürtige Berliner Ernst Paul Lehmann im zünftigen Segeldress mit Schirm.


Der Firmengründer: Ernst Paul Lehmann.


Ist noch täglich im Büro: Seniorchef Wolfgang Richter.


Für die Druckqualität verantwortlich: Peter Jagiella.


Ralf Schiffermüller konstruiert die Gartenbahn-Modelle.

Fotos (3): Haucke

Die Lehmann-Großbahn (LGB) ist längst zum Zugpferd der seit 1950 in Nürnberg ansässigen Unternehmensgruppe geworden.



Werbebotschafterin: Miss Franken 1985 und LGB.


Lehmanns Vetter Johannes Richter wurde 1921 Teilhaber.

Fotos (5): Lehmann

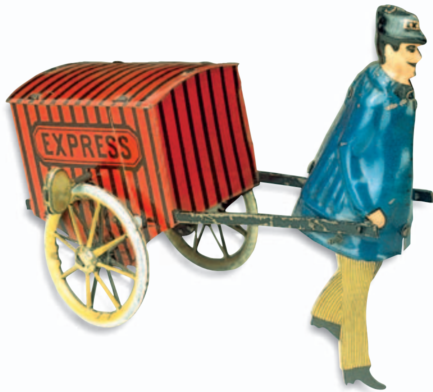


Die Stainz: Mit dem B-Kuppler begann der Siegeszug der LGB. Die Tenderlok ist bis heute das mit Abstand meistverkaufte Modell.





Aus den Anfängen: LGB-Depesche vom Dezember 1969, Prospekt der Batteriebahn, die die langjährige Kooperation mit Playmobil einläutete.

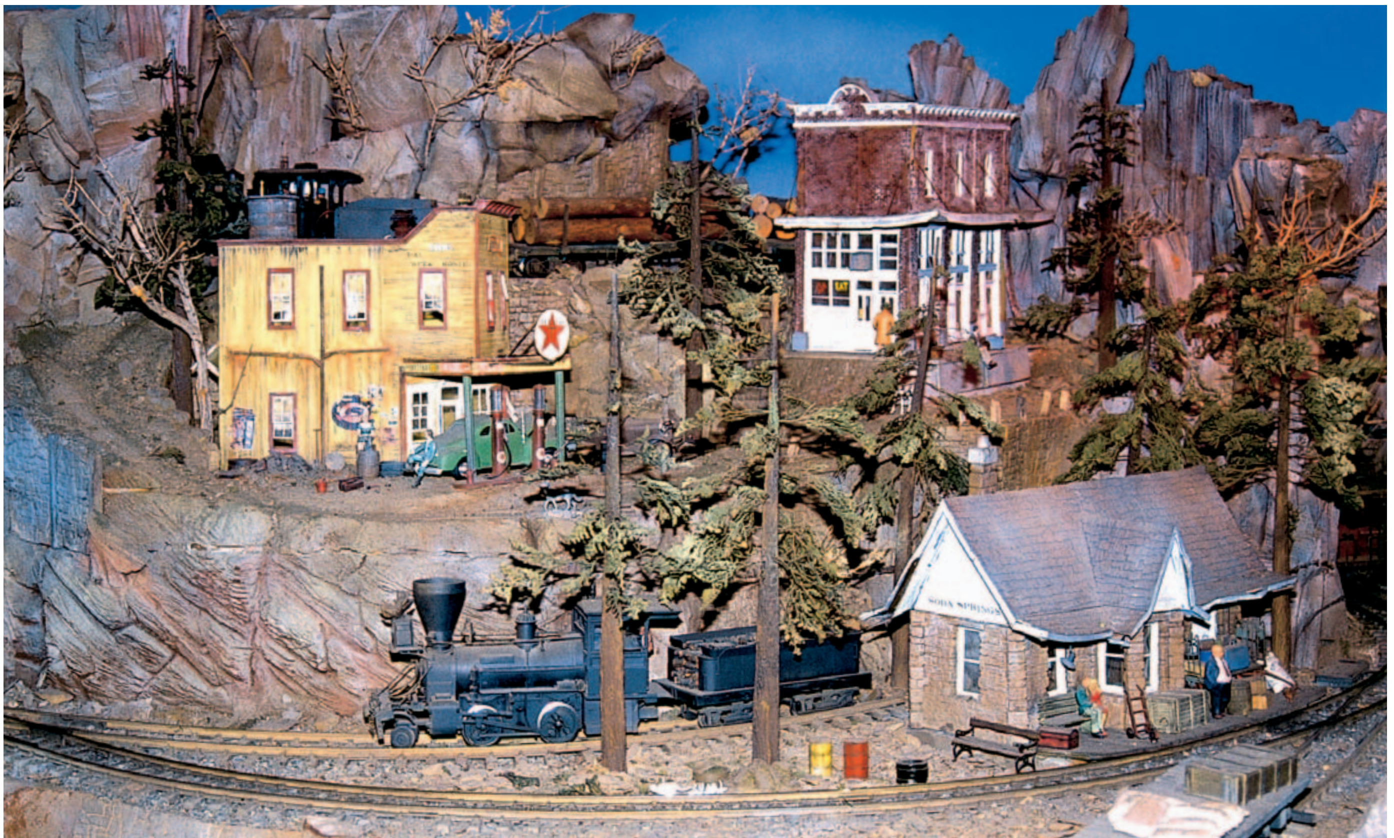


Er war 1888 das erste Blechspielzeug, das im Lehmann-Werk in Brandenburg entstand: Der lithographierte Express-Dienstmann.

führer des seit 1921 als offene Handelsgesellschaft geführten Unternehmens.

Das Spielerische, die Welt nicht nur, aber vor allem der Kinderträume, die Phantasie, das waren von Anfang an die Grundlagen, auf denen der gebürtige Berliner Ernst Paul Lehmann sein Werk aufbaute. Die Eisenbahn freilich spielte dabei keine Rolle. Ihre Zeit begann erst viel später, nämlich 1968.

Zusammen mit dem Nürnberger Jean Eichner gründete Ernst Paul Lehmann am 1. September 1881 in Brandenburg die Blechspielwaren-Fabrik Lehmann & Eichner. Der frühe Tod Eichners 1884 beendete die Partnerschaft und unterbrach für rund vier Jahre die



Western-Anlagen: Nicht nur wegen des Exports sind US-Themen ein beliebter Motivrahmen für Inszenierungen der Lehmann-Großbahn.



Sinn für Selbstironie: Ernst Paul Lehmann mit Gattin Martha und Mops als blecherne Aufziehfiguren.



Fotos (9): Lehmann



Es war ein weiter und wechselvoller Weg vom Brandenburger Werk (lks. die Ansicht von der Plauerstraße) zum neuen Standort im Nürnberger Stadtteil Altenfurt, der ab 1960 an der Saganer Straße bezogen wurde.

Blechspielzeugfertigung. Stattdessen verlegte sich Lehmann auf die Produktion seiner patentierten Blech-Emballagen, vor allem in Dosenform.

Das erste nachweisliche Blechspielzeug aus dem nun als „Ernst Paul Lehmann Patentwerk“ firmierenden Unternehmen war 1888 der Express-Dienstmann. Ihm folgten zahlreiche originelle Figuren und

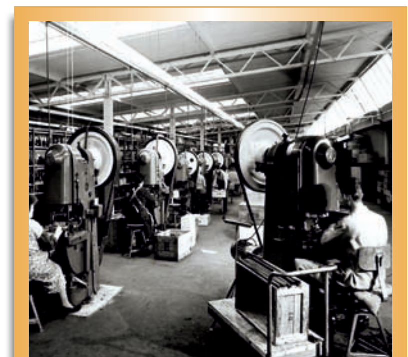
Witzige Ideen und technisches Raffinement

Fahrzeuge, zum Teil auch in Lizenz gefertigt, die alle etwas gemeinsam hatten: Sie waren neu, zumeist amüsant, qualitativ hochwertig und technisch raffiniert. Und sie trugen den Ruf des Patentwerks in die weite Welt.

1921 trat Johannes Richter als Teilhaber in die Firma ein. Er war der Vetter Ernst Paul Lehmanns, der selbst keine Kinder hatte. Nach Lehmanns Tod 1934 trat Johannes Richter die Nachfolge des Firmengründers an.

Die Goldenen Zwanzigerjahre waren für das Unternehmen schwierig, doch blieb es auf Expansionskurs. Ein wesentlicher Garant für den geschäftlichen Erfolg war das Vertriebsnetz, das Lehmann in vielen Ländern, auch in Übersee, unterhielt. Es funktionierte selbst während des Dritten Reiches noch in Teilen: Johannes Richter verstand es nicht nur, sein Unternehmen vor Rüstungsaufträgen zu bewahren, sondern ihm gelang das damals einmalige Kunststück, eine Sondergenehmigung für den Spielzeug-Export in neutrale Länder zu bekommen.

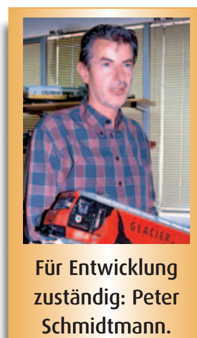
Gleichwohl liefen die Geschäfte immer schlechter. Doch nach Kriegsende sollte es noch schlimmer kommen: 1948 wurde die Firma durch die Sowjetische Militäradministration in Deutschland enteignet. 1950 machte Richter samt Familie einen Neuanfang in Nürnberg. „Ohne Sicherheiten“, erinnert sich der damals 32-jährige Wolfgang Richter, →



Die Stanzerei 1960 am neuen Standort im Nürnberger Stadtteil Altenfurt.



Das Kind nicht nur im Manne entdeckte LGB von Beginn an.



Für Entwicklung zuständig: Peter Schmidtmann.



Sorgfalt ist oberstes Gebot im Tampondruck.



Der Senior mit Nachfolgern: Rolf (l.) und Johannes Richter.



In der Montage: Der Meister hilft, wenn´s klemmt.

Fotos (4): Haucke



Das Pastellparadies in der guten Stube des LGB-Stammsitzes trägt nicht von ungefähr die deutliche Handschrift des zarten Geschlechts.





Prospekte erzählen Geschichten: Abwehrkampf auf dem US-Markt und geschickte Marktstrategie in Konkurrenz mit platzsparenderen Nenngrößen, „eine Großbahn, so richtig zum Anfassen".



Kein reines Phantasieprodukt aus Blech: Namensgeber für diese EPL-Limousine waren Brandenburgs Brennabor-Werke.

„haben wir 20000 Mark Kredit mit Hängen und Würgen bekommen; wir hatten ja nichts zu bieten außer den Referenzen der Handelskammer und der Spielwarenvereinigung."

Zwei Gründe gaben den Ausschlag für die Standortwahl: Nürnberg war nach wie vor die Spielzeugstadt schlechthin, „mit immerhin noch 50 Betrieben", wirft Wolfgang Richter ein, und das Patentwerk besaß hier in der Rosenaustraße seit den 20er-Jahren ein Auslieferungslager, „das", so der rüstige 78-Jährige, „allerdings zu 80 Prozent zerstört war."

Mit vereinten Kräften gelang der Wiederaufbau, Es ging wieder aufwärts und vom Blech zum Kunststoff dank der Brüder Eberhard und Wolfgang Richter, die nach dem Tod des Vaters 1956 mit der Mutter gemeinsam die Firma leiteten.

Und dann, 1968, kam die Eisenbahn ins Spiel, kaum dass

„Für drinnen und draußen und ein Hobby für die ganze Familie!" Das Credo der Familie Richter stützen nicht zuletzt Szenen wie diese.





Erfolgsmodell auch in Übersee: Den Rodeo-Reiter produzierten die Lehmänner in Brandenburg von 1909 bis ins Jahr 1945.



Fotos (7): Haucke

Träume in Pastell im Wohnzimmer der Lehmänner: „Da könnte selbst ich noch zum LGB-Fan werden", kam Mutter Pfiffikus ins Spiel.

sich die Bundesrepublik von ihrer ersten Rezession erholt hatte. Die Schmalspur sollte es sein in einer kindgerechten Größe.

„Vergesst es, werft Eure Ideen auf den Schrott, riet man uns", lächelt Wolfgang Richter. Doch allen Unkenrufen zum Trotz endete weder die Stainz noch die mit jedem Jahr bunter werdende Gartenbahn für

Gartenbahner: Peter Frankenfeld und Hans Rosenthal

„drinnen und draußen" auf dem Abstellgleis.

Im Gegenteil: Viel Prominenz brach eine Lanze für die Lehmann-Großbahn. „Das waren glückliche Zufälle", schmunzelt Wolfgang Richter: „Der Kontakt zu Peter Frankenfeld, der ja damals in Wedel wohnte, kam über unseren Hamburger Händler zustande, auch Hans Rosenthal war begeistert und baute die LGB gleich in seine Show ein."

Und heute?

Die Zeiten ändern sich. „Raten Sie mal, welches Modell nach der Stainz das meistverkaufte in der LGB-Geschichte ist", entgegnet Johannes Richter, um sogleich die verblüffende Antwort zu liefern: „Der LCE!"

Regelspur auf Schmalspurgleis: Der Spagat zwischen Spielzeug und Modell „ist eben immer ein Kompromiss", stellt Rolf Richter fest, ein erfolgreicher: Der Gruppenumsatz liegt aktuell immerhin bei 30 Millionen Euro jährlich. „Wir werden es allen Zweiflern beim Firmenfest wieder beweisen können, wie viele fanatische LGBler und LGBlerinnen es gibt auf der ganzen Welt, die gerne kommen, nur um dabeizusein", ist der Seniorchef schon voller Vorfreude aufs Jubiläums-Festival vom 14. bis 16. Juli. Und dann fügt Wolfgang Richter noch hinzu: „Dieses familiäre Zusammengehörigkeitsgefühl ist in der heutigen Welt ein selten gewordenes Geschenk!"

Was wäre für den Augenblick ein besseres Schlusswort?

Karlheinz Haucke

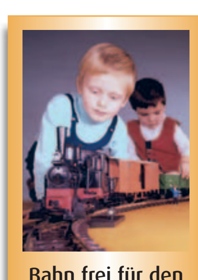
Fotos (6): Lehmann



Ein Nürnberger Trichter wird gefüllt: Kunststoffspritzerei anno 1961.



Farbe ins Spiel bringt die Spritzpistole in der Lackiererei.



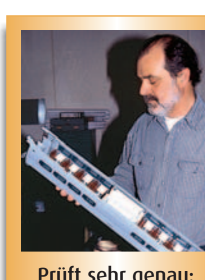
Bahn frei für den Nachwuchs: LGB setzt aufs Kind.



Stippvisite in der Montage: Günter Kopp, Leiter Marketing/PR.



Im Formenbau ist Handarbeit durchaus noch gefragt.



Prüft sehr genau: Produktionsleiter Hans Dieter Gall.



Ein Blick auf das Zechengelände offenbart viele Details wie Holzlager, Schrottbansen, Überladekran und Fördergerüst.

Die aus Karton entstandene Kohlenwäsche von der Straßenseite gesehen.





Der rote Brummer auf der Fahrt zum Haltepunkt „Zeche Luise".

An der Zeche eilt eine V200 mit einem leeren Kokszug vorbei. Im Werksgelände sind Gleise der Grubenbahn zu erkennen.



Im zusammengeklappten Zustand wird die Anlage im Kofferinnern durch einen Riegel fixiert. Die ansteckbaren Teile und der Grundrahmen sind rutschsicher untergebracht.

Eine funktionsfähige N-Anlage im ausgedienten Nähmaschinenkoffer zu verstauen, ist ein Kunststück, das Wolfgang Faller gelang.

KOFFERZECHE

Vor einigen Jahren fiel mir ein ausgedienter Nähmaschinenkoffer in die Hand. Da ich bereits zwei Kofferanlagen gebaut hatte, wollte ich nun eine N-Bahn in diesem Koffer unterbringen. Als Fan von Industrieanlagen und des Ruhrpotts, sollten eine Zechenanlage mit Verladebetrieb und typische Ruhrpottszenen im Koffer untergebracht werden.

Da der Koffer aufrecht steht und der Deckel nach vorne aufgeht, lag es nahe, eine klappbare Grundplatte zu konstruieren. Diese Platte liegt auf einer zusammensteckbaren Rahmenkonstruktion zum Höhenausgleich mit dem Kofferrahmen. Beim Bau waren die Gesamttiefe des Koffers, die Stärke der Grundplatte, die Höhe des Förderturmes und die Mindestdurchfahrtshöhe der Züge unter dem hinteren Teil zu berücksichtigen, denn alle Bauteile außer dem Trafo sollten im geschlossenen Koffer Platz finden. Es ergab sich eine Höhe von 18 Zentimetern für das Vorderteil, für das hintere blieben sechs Zentimeter, davon nur zwei für die Landschaftsgestaltung! Es war klar, dass der vordere Anlagenteil die Kleinzeche mit Fördergerüst und Kohlenwäsche aufnehmen musste. Der hintere Teil sollte überdeckt sein, damit die Abstellgleise der beiden abwechselnd verkehrenden Züge und die Steuerungstechnik verborgen bleiben. Diesen Teil widmete ich einer anderen Seite des Reviers: Der Freizeit im Schrebergarten und an der „Blauen Adria", einem Teich, der durch eine Bergsenkung entstand. Der Zugbetrieb stellt den Verladevorgang in der Kohlenwäsche dar. Eine Dampflok schiebt leere O-Wagen hinein und kommt wenig später mit einem vollen Zug wieder heraus. Vorder- und Rückteil werden durch eine Bahntrasse voneinander getrennt. An dieser Strecke befindet sich der Haltepunkt „Zeche Luise".

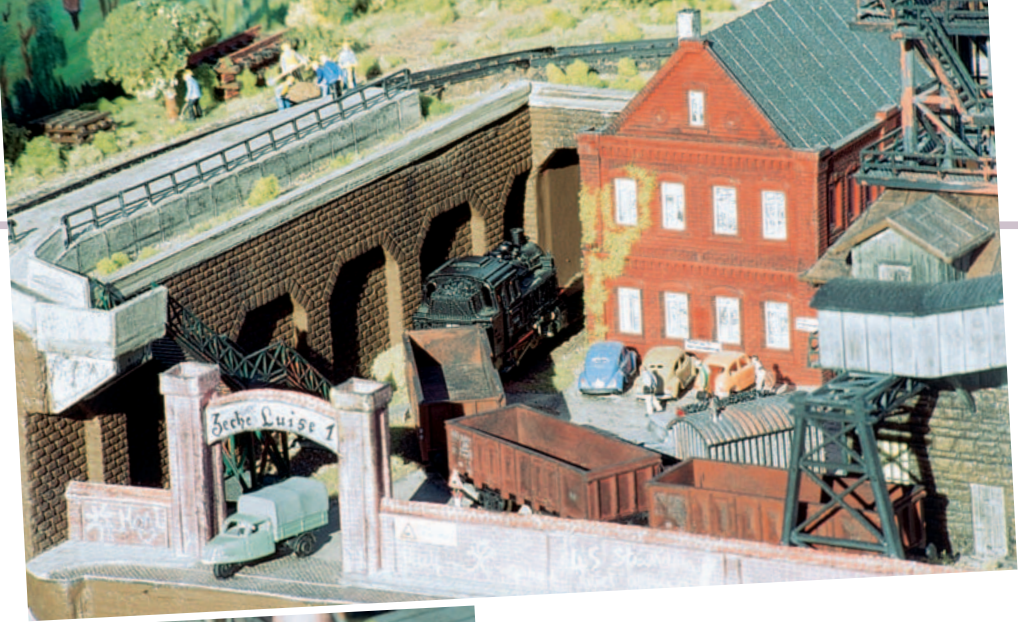
Die gleichgroßen Hälften der Grundplatte wurden mit Klavierband verbunden. Das ergab eine Fläche von 52 x 62 Zentimetern (B x T). Nach einer Gebäudestellprobe folgte der

Alles im Kasten: Von der Kohlenwäsche zur Blauen Adria

Gleis- und Schaltungsaufbau. Aus Gründen der Betriebssicherheit (Weichen mit leitendem Herzstück) verwendete ich Arnoldgleise. Sie bilden ein Oval mit einem Ausweichgleis im verdeckten Teil sowie einem Ladegleis auf dem Zechengelände. Die Züge stellen wechselweise über Reedkontakte und ein flaches Roco-Relais die denkenden Weichen, polen die Fahrtrichtung um und schalten den Förderturmantrieb an oder aus. Dank eines Aufenthaltsschalters kommt der beladene Zug mit etwas Verzögerung aus der Kohlenwäsche wieder heraus. Die Reedkontakte baute ich quer zum Gleis ein, die Schaltmagnete befinden sich jeweils unter dem ersten Wagen.

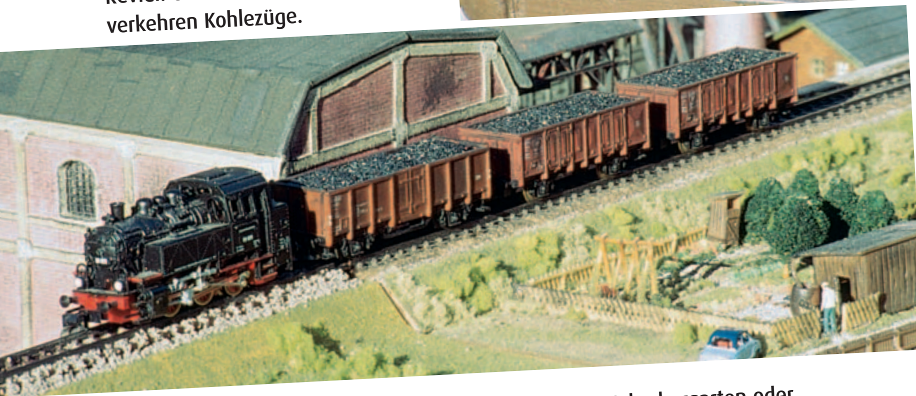
Die sichtbaren Gleisradien lassen jedem Nietenzähler die Haare zu Berge stehen. Für mich war entscheidend, dass die beiden Roco-Dampfloks mit je drei O-Wagen störungsfrei laufen. Die Schienenverlegung erforderte an den Trennstellen zwischen Vorder- und Rückteil größte Sorgfalt. Ein Spalt wird problemlos bewältigt, die Gleise müssen jedoch in der Höhe und Richtung genau fluchten.

Die Kohlenwäsche entstand im kompletten Selbstbau aus zwei Millimeter starkem →



Leere O-Wagen werden von einer 80 zur Verladung bereitgestellt. Für einige Kumpel ist Schichtwechsel.

Arbeit und Idylle liegen eng beieinander im Revier. Und ständig verkehren Kohlezüge.

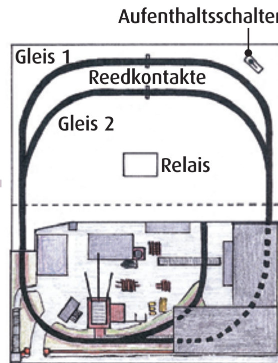


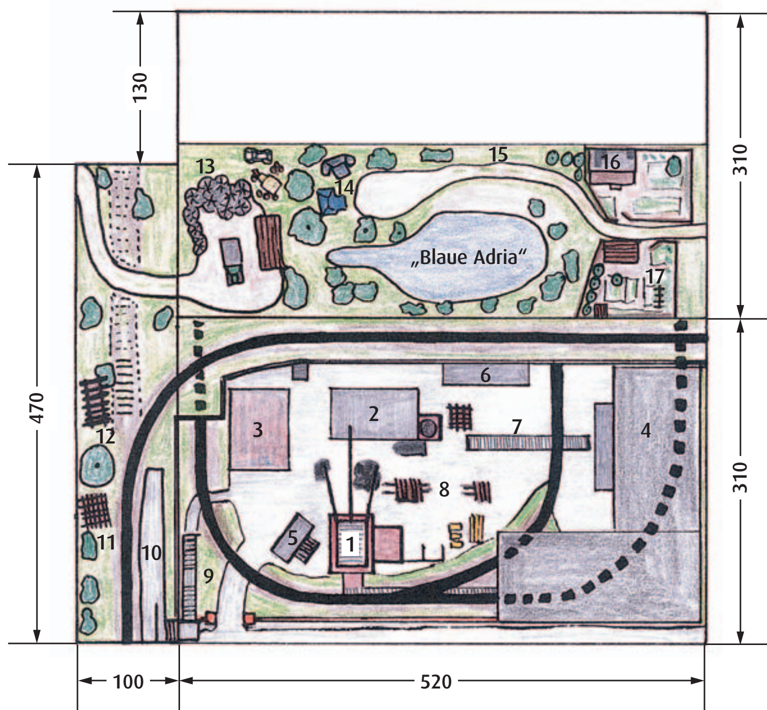
Am Haltepunkt richtet eine Gleisbaurotte das Gleis. Ursprünglich zweigte hier eine Strecke ab. Von ihr stammen noch die Gleisjoche.



Nach der Maloche geht's in den Schrebergarten oder an die „Blaue Adria“. Die V 200 ist noch eine Alltagserscheinung und keiner schaut zu ihr hin.

Viel Betrieb und Landschaft auf nur einem Drittelquadratmeter: Ausgefeilte Planung macht's möglich.





1 Förderturm
2 Maschinenhaus
3 Verwaltung, Sozialräume
4 Kohlenwäsche
5 LKW-Waage
6 Schuppen
7 Überladekran
8 Hof mit Schrottbansen und Holzlager
9 Aufgang zum Haltepunkt
10 Bahnsteig
11 Schwellenstapel
12 Alte Gleisjoche
13 Deponie und Schrottplatz
14 Zeltplatz
15 Kulisse
16 Villa Monika
17 Garten von Opa Schibulsky

Buchbinderkarton nach einem eigenen Bauplan. Das Stahlfachwerk besteht aus dünneren Kartonstreifen, die Knotenbleche sind aus Papier, das Backsteinmauerwerk stammt von MZZ. Die meiste Arbeit machte das Ausschneiden der Fenster und die Anfertigung der Fensterrahmen aus Kartonstreifen. Die Wände wurden auf der Innenseite mit Holzleisten verstärkt, um ein Verziehen zu verhindern. Diese haben noch eine konstruktive Funktion und dienen als Auflage für eine Zwischendecke, auf der die Züge beim Transport des Koffers untergebracht werden. Für die Fenstersprossen musste eine schwarz angemalte Gardine herhalten. Die Fenster wurden dann mit Resten von Klarsichtverpackungen hinterklebt und innen verschmutzt. Die Dachpappe der abnehmbaren Dächer ist aus feinem Schmirgelpapier mit aufgemalten Teerstreifen nachgebildet. Die Wandteile wurden auf Gehrung gefeilt und mit Holzleim zusammengeklebt. Das gesamte Gebäude wurde mit der Grundplatte verschraubt. Nach dem Einbau des Fördergerüsts, entstand das Förderband, das beide Gebäude miteinander verbindet. Ein Holzkern wurde mit Polystyrolplatten verkleidet. Das Wellblechdach besteht aus schwarz eingefärbtem Papier, das über einer Polystyrolschablone geprägt wurde. Das stützende Eisenfachwerk stammt aus einem Pola-Bausatz einer Signalbrücke.

Ruhrgebietsszenen auf nur einem Drittelquadratmeter

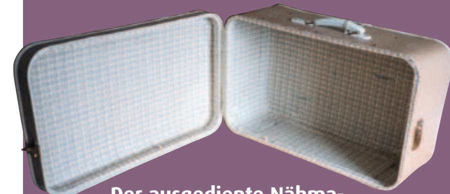
Der Betonboden des Werks, in welchem die Grubenbahngleise und die Drehscheiben eingelassen sind, und die meisten anderen Details entstanden aus Karton und Mauerpapier. Ebenso der Bürgersteig vor der Zeche, in den ich Gehwegplatten einritzte.

Nachdem dieser Anlagenteil fertig war, verschraubte ich die Platte im Koffer. Jetzt folgte die Gestaltung des linken abnehmbaren Teilstücks mit dem Haltepunkt und das abnehmbare Zwischenstück mit der eingleisigen Strecke.

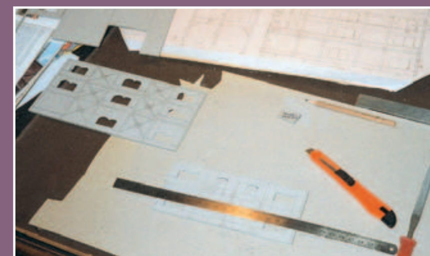
Zuletzt baute ich den hinteren Anlagenteil, der aus einem abnehmbaren Kasten besteht, unter dem sich Schaltungstechnik und Schattenbahnhof verbergen. In diesen Kasten sägte ich ein Loch und gestaltete mit Zellulosespachtel, Farbe, Seefolie und Meersand einen kleinen See. Pinselborsten bilden das Schilf nach. Die Vegetation besteht überwiegend aus belaubtem Islandmoos und Woodland-Streumaterial. Auf der einen Seite des Sees befinden sich eine Schlackedeponie und ein wilder Schrottplatz. Auf der anderen Seite liegen zwei Schrebergärten. In ihnen wachsen Johannisbeeren, Stangenbohnen und Blumen. Ein alter Piko-Güterwagen wurde zur „Villa Monika" umgewidmet. Im anderen Schrebergarten gibt es neben der Gerätehütte ein Plumpsklo neben dem Bahndamm. Rings um den See tummeln sich allerlei Leute.

Den optischen Abschluss der Anlage bildet eine Hintergrundkulisse nach Vorbildern von MZZ, die ich nach eigenen Vorstellungen veränderte und kolorierte. Wichtig war mir, den ursprünglichen Charakter des Koffers mit dem altertümlichen Karomuster im Innern zu erhalten. *Wolfgang Faller/al*

Eine Kofferanlage entsteht


Der ausgediente Nähmaschinenkoffer im Urzustand.


Die Gleise und Weichen liegen, eine erste Gebäudestellprobe erfolgt.


Mit Stahllineal und Cutter werden die Einzelteile der Kohlenwäsche ausgeschnitten.


Das Mittelteil und der rechte Anschluss mit der Hochbahn im Rohbau.

Fotos und Zeichnungen: Wolfgang Faller



Auf der Schiene zum Abnehmer: Der Holzplatz verfügt natürlich in der Epoche III noch über seinen eigenen Gleisanschluss.

Gießharz im Sachsen-Land

Der Freistaat begeht das 125-Jährige der Schmalspurbahnen: Die Leipziger KFG-Modellbauer feiern auf ihre Weise.

Also, eigentlich sollte die H0e-Anlage ja ihren großen Auftritt schon 2002 beim Bahntag haben. Nicht irgendwo, sondern im Leipziger Hauptbahnhof, genauer auf Gleis 24, ganz genau im SVT 137225 a/b, „der auch von einem Mitglied unserer Gruppe betreut und gefahren wird“, erklärt Wolfgang Bahnert.



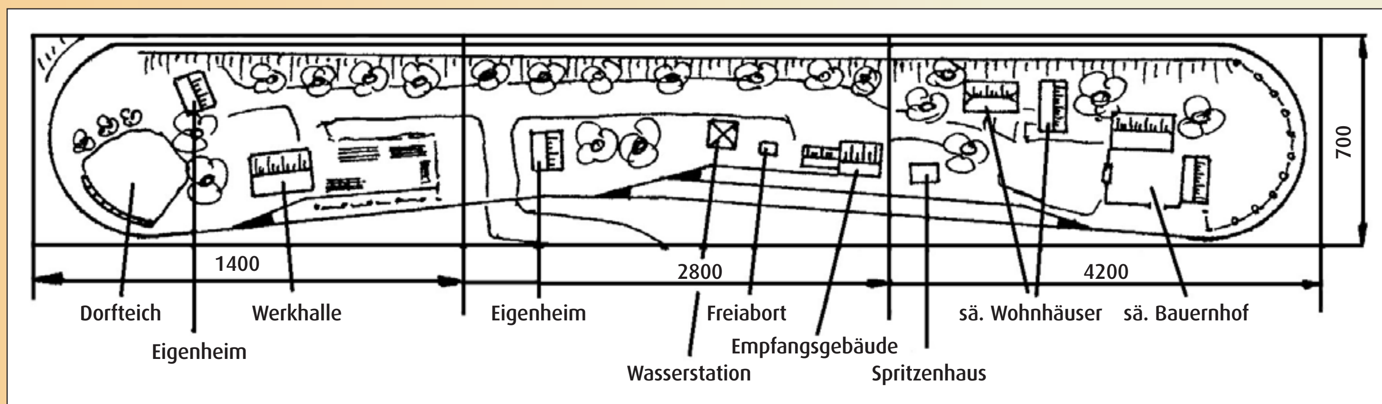
Besuch aus dem Nachbarland: Eine Gießharz-Garnitur der ČSD hält vor dem Empfangsgebäude, für das Geyer das Vorbild lieferte.

Der Bezirksbeauftragte im Bahn-Sozialwerk (BSW) und Leiter der Kultur- und Freizeitgruppe (KFG) Modelleisenbahn im Bw Leipzig Hauptbahnhof Süd hat den Sommer 2002 noch in unguter Erinnerung: „Die Anlage war fertig und dann kam das Hochwasser! Verständlicherweise wurde der Bahntag abgesagt.“ Womit sich die Vorführung im Triebwagen und die Sammlung für dessen Vermessen als Entscheidungsvoraussetzung einer Wiederaufarbeitung erst einmal erledigt hatte.

„Wir konnten aber unsere H0e-Anlage auf mehreren Ausstellungen präsentieren“, lässt Wolfgang Bahnert nicht unerwähnt. So war die dreimonatige Arbeit der Leipziger Modellbauer, durchweg altgediente Reichsbahner, an ihrer Schmalspuranlage wenigstens nicht umsonst gewesen.

„Mal ganz abgesehen davon, dass 2006 in Sachsen das Schmalspurjubiläum gefei- →

Dampfatmosphäre inklusive Bummelzug: Rekolok 99 696 und 99 771 kreuzen mit P-Zügen am Haken in Höhe der Wasserstation.



Der Gleisplan auf einen Blick: Das einfache Oval wird den Blicken entzogen, da die rückwärtige Gleispartie eine Anhöhe kaschiert.

Anlagen-Steckbrief

Dreiteilige H0e-Segmentanlage in Rahmen- und Platten-Bauweise
Maße: 4,2 x 0,7 m
Erbauer: KFG Modelleisenbahn im Bw Leipzig Hbf Süd
Bauzeit: 3 Monate
Epoche: III - V
Gleismaterial: Tillig, Techno-Modell
Gleislänge: Zirka 14 m
Betrieb: Analog; Bahnhofsgleise, Anschlussgleis per Kippschalter abschaltbar
Besonderheiten: Fahrzeug-Eigenbauten aus Gießharz
Anlagenthema: Durchgangsstation an eingleisiger Schmalspurbahn
Vorbild: Kein konkretes, aber alle Hochbauten nach sächsischen Vorbildern

ert wird", schmunzelt Bahnert, gibt aber unumwunden zu, dass das anno 2002 noch keine Rolle in den Überlegungen der KFG-Mitglieder gespielt habe. „Für H0e haben wir uns seinerzeit vor allem deshalb entschieden, weil es schnell gehen sollte und wir noch einiges Material von unserer Klingenberg-Anlage hatten", erinnert sich der Reichsbahn-Oberrat im Unruhestand.

Die neue Anlage entstand in Rahmen- und Plattenbauweise und besteht aus drei Segmenten, jeweils 700 Millimeter tief und 1,4 Meter breit. „Oder auch lang, je nachdem, wie man's nimmt", wirft Wolfgang Bahnert lachend ein und ergänzt: „Die Grundplatten aus zehn Millimeter dickem Sperrholz sind auf Längsholme und Kopfstücke von 19-Millimeter-Sperrholz geklebt und geschraubt."

Zuverlässig verbunden werden die drei Anlagenteile mit M8-Sechskantschrauben und Flügelmuttern. Das geht schnell und erleichtert Zusammenbau wie Demontage ungemein.

Unbehandelter Wandplattenkork für die Trasse

Der Unterbau für die Gleise besteht aus unbehandeltem Wandplattenkork, drei Millimeter dick, wie man ihn beispielsweise in Baumärkten bekommen kann. „Kaltleim sorgt für eine solide Klebeverbindung mit dem Sperrholz", bemerkt Bahnert noch, um hilfreiche Tipps aus der Praxis nie verlegen.

Die Gleise und Weichen wurden mit Drahtstiften fixiert, „was nachträgliche Korrekturen wesentlich erleichtert", weiß Wolfgang Bahnert aus langjähriger Erfahrung. „Beim Einschottern hat sich unsere spezielle Methode wieder einmal gut bewährt", fügt der 66-Jährige mit einem Lächeln hinzu und

Der VT, entstanden aus einem H0-Modell-Zusammenschnitt auf einem N-Fahrgestell, rumpelt durch die Bahnhofseinfahrt.



wartet sichtlich auf die gespannte Nachfrage.

Eine Schotterspezialität gefällig? Aber gern!

„Der Korkschotter wird mit leicht verdünntem Kaltleim zu einem Brei angerührt, mit dem Schraubendreher wird der Brei dann zwischen die Schwellen gedrückt und der Bahndamm modelliert", verrät Wolfgang Bahnert. Für einen Meter Gleis brauche man so etwa zwei Stunden. „Und nach dem Trocknen werden natürlich die Drahtstifte entfernt", ergänzt der Leipziger.

Für die rückwärtige Trassenführung hätte man sich diese Vorgehensweise eigentlich ersparen können, denn diese Partie des Streckenovals ist von der Betrachterseite nicht einsehbar: Hinter der Straße steigt das Gelände leicht, aber stetig an. „Die Erhebungen bestehen aus Styroporplatten, die wir mit Styroporkleber fixiert und anschließend verspachtet haben", erzählt Wolfgang Bahnert.

Den Wiesenuntergrund bereiteten die KFG-Modellbahner mit einem Gemisch aus grüner Abtönfarbe und Latexbindemittel vor. Sägemehl und halbiertes Pflanzenvlies bilden die Bodendeckschicht. Moose und Schaumstoffflocken ergänzen die bodennahe Begrünung wirkungsvoll, „vor allem an Stellen, wo das Bindemittel durchgeschlagen ist", wirft Bahnert ein. Bei Büschen schwören die Leipziger nach wie vor auf das bewährte Islandmoos, während die Bäume aus gedrilltem Draht gefertigt und mit Heki-Flor belaubt sind.

„Zum Fixieren ist Haarlack aus der Sprüdose empfehlenswert", lässt sich Wolfgang Bahnert vernehmen und verrät gleich anschließend das Rezept für die Kopfweiden, die hinter dem Dorfteich stehen: „Die Stämme der Korbweiden bestehen aus Suralin, die Weidenäste aus Draht und das Ganze wurde im Herd bei 180 Grad gebacken, hernach in Kaltleim getaucht und feines Streumaterial aufgebracht."

Apropos Teich, da gibt's ja durchaus auch noch einiges zu entdecken oder?

„Die Wasserfläche ist farbloser Acryllack, aber natürlich haben wir vorher den Untergrund farblich behandelt", schmunzelt Bahnert, „und teilweise →



Hinter dem allmählich verlandenden Dorfteich steht, von Bäumen malerisch umrahmt, ein Eigenheim des DDR-Typs C.



Ein typisch sächsischer Bauernhof grenzt hier unmittelbar an die Schmalspurstrecke. Das Vorbild ist unweit Wolkensteins zu finden.



Ländlich-sittlich und gemütlich: Auch diese typischen Anwesen entstanden im Eigenbau und haben ganz konkrete Vorbilder.



Läuten und pfeifen: Lok 99696 nähert sich dem unbeschrankten Bahnübergang an der Chaussee, wo freilich kaum Verkehr herrscht.

auch noch echten Seesand aufgestreut.“

Und die Schilfrohrpampen und da drüben, ist das nicht wilder Rhabarber?

Das sei keineswegs Konfektionsware aus dem inzwischen wachsenden Zubehörprogramm, sondern wie das meiste auf dieser schmucken H0e-Anlage Eigenbau, belehrt Wolfgang Bahnert: „Das Schilf haben wir mit 0,5 Millimeter dickem Bronzedraht gestaltet und die Rhabarberblätter aus 0,2 Millimeter dünnem Messingblech ausgeschnitten und Stiele aus 0,5-Millimeter-Draht angelötet.“ Matte Acrylfarben, auch Plakafarben eignen sich, geben der Pflanzenzucht aus heimischer Fertigung schließlich das stimmige Aussehen.

Der Eigenbau wird halt groß geschrieben bei den Leipzigern, womit wir nun auch endlich beim Titel-Gießharz angelangt wären, das vor allem beim rollenden Material eine nicht unwesentliche Rolle spielt oder?

„In der Tat“, lacht Wolfgang Bahnert und verweist zunächst auf die Balm-Wagen: „Die sind komplett aus Gießharz, mit Ausnahme der Eigenbau-Drehgestelle natürlich!“

Auch die Gehäuse der übrigen Wagen bestehen aus Gießharz, die Fahrgestelle aus Mes-

singblech und Profilen, „dazu Drehgestelle von Techno-Modell“, ergänzt Bahnert.

Und die tschechoslowakische Maschine?

„Die TU 47013 der ČSD entstand in Zusammenarbeit mit unseren tschechischen Freunden, die das Gehäuse aus Gießharz fertigten“, berichtet der ehemalige Lokführer und verrät noch mehr: „Als Triebwerk diente das eines N-Modells der V 200 von Roco, das in eigener Werkstatt eingebaut wurde.“

Um- und Eigenbauten mit N-Fahrwerk

Um- und Eigenbauten sind auch die übrigen Triebfahrzeuge. Die Reko-VIk, Lok 99696, entstand beispielsweise aus Messingblech auf dem Fahrwerk einer Piccolo-94 von Fleischmann. „Die 99771 ist ebenfalls aus Messingblech, allerdings mit dem Fahrwerk einer Minitrix-85“, macht Wolfgang Bahnert auf die gerade erfolgende Kreuzung der beiden dampflokbespannten Personenzüge aufmerksam und setzt hinzu: „Alle Fahrzeuge sind mit unserer Eigenbau-Trichterkupplung ausgerüstet, was eine Trennung des Zugverbandes wirkungsvoll verhindert.“

Derweil rumpelt schon der rotweiße Triebwagen über die Weiche in der Bahnhofseinfahrt. „Ein Phantasie-VT“, meint Bahnert fast schon entschuldigend und erläutert kurz dessen Entwicklung: „Das Fahrgestell stammt von einem Piko-N-Triebwagen, das Oberteil entstand aus Zusammenschnitten eines H0-VT 135, ebenfalls aus Sonneberger Produktion.“ Auch die Anlage an sich ist „reine Phantasie“, räumt Wolfgang Bahnert ein, mitnichten aber die Hochbauten: „Sie haben ihre Vorbilder in Sachsen!“ Für das Empfangsgebäude stand so der Bahnhof Geyer im Erzgebirge geduldig Modell. Das Vorbild der Wasserstation stand in Söllmnitz an der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn (GMWE), das Spritzenhaus in einem kleinen Dorf südlich von Groitzsch. Bauernhof und ländliche Anwesen sind rund um Wolkenstein zu finden. Die beiden Eigenheime schließlich sind Typenbauten der DDR-Zeit. „Einzig die Werkhalle am Holzlagerplatz entstand aus dem Hut“, gesteht Bahnert.

Noch einmal aus dem Hut gezaubert werden muss Ende 2006: Dann ist's leider vorbei mit dem schönen Vereinsdomizil in der Ex-Bw-Verwaltung!

Karlheinz Haucke

Fotos: Bahnert



Dass an der Mauer schon der Putz bröckelt, liegt beileibe nicht an der hitzigen Diskussion, in die Landwirt Groitzsch verwickelt ist.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ 50 622 in H0 und digitale Multimaus



Kurz vor Redaktionsschluss traf die lange erwartete Digital-Zentrale Multimaus (Bild) ein. In der nächsten Ausgabe stellen wir die Neuheit ausführlich vor. Vom Verkauf der 50 622 (Bild) gehen zehn Euro an das DB-Museum zur Aufarbeitung des beim Lokschuppenbrand beschädigten Originals. Info: www.roco.co.at.

HEYN ▸ Stahlschwellen in 1 : 22,5

Das Schwellenprogramm wird abgerundet durch Stahlschwellen aus Kömatex. Die Schwellen sind für Meterspur, Regelspur und Dreischienengleis lieferbar. Info: Modellbau-Werkstatt Bertram Heyn, Königsallee 32, 37081 Göttingen, Tel. (0551)631596, Internet: www.modellbau-heyn.de.



RIETZE ▸ Suzuki Swift in 0

In verschiedenen Lackierungen, unter anderen in Silbermetallic, rollt der Suzuki Swift im Maßstab 1:43 an. Als Nachtshuttle der österreichischen Post startet das H0-Modell des Setra S 315 NF durch. Der Neoplan Skyliner ist für Eberhardt-Reisen im Einsatz. Das Schlingmann-Tanklöschfahrzeug steht der H0-Feuerwehr Wolfsburg zur Verfügung. Infos: Rietze Automodelle, In der Herrnau 1, 90518 Altdorf, Tel. (091) 879600.

PREISER ▸ Jeans-Paar in II



Lässig und in Freizeitstimmung kommt das Pärchen in Jeans (Bild) daher, während im selben Maßstab 1:22,5 das Telefonieren (Bild) durchaus in Stress ausarten kann. In H0 lässt sich der Schläfer nicht stören, während als weitere Einzelfiguren ein Saxophonist, der grillende Hobbykoch sowie der Küchenchef auftreten.

FLEISCHMANN ▸ WM-Desiro und Osterei-221 in N, 146 und grüne E 19 in H0



Die Welt ist anlässlich der Fußball-Weltmeisterschaft zu Gast bei Freunden. Statt den Spielpartnern Punkte zu schenken, sollte die deutsche Elf besser Fleischmanns toll bedruckten N-Vogtlandbahn-Desiro (Bild) überreichen. Die DB-221 erscheint in der beige-ozeanblauen Osterei-Farbgebung (Bild). Mit kleinem genieteten Kessel rollte der DR-Epoche-III-Kesselwagen Zid für das VEB Elekrochemische Kombinat in Bitterfeld. Als Formvariante (aus der 145) mit geänderten Stirnseiten (Zugzielanzeigen) fertigt Fleischmann die beim Vorbild 160 km/h schnelle 146 (Bild) der DB AG. H0-Epoche-III-Bahner dürfen sich auf die grün lackierte E 1911 (Bild) freuen, die in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung die Nürnberger Werkshallen verlässt. Damit sich Magic-Train-Fans nicht von allen Neuheiten verlassen fühlen, bringt Fleischmann einen Rungenwagen mit DRG-Beschriftung auf den Markt. Info: www.fleischmann.de.

US-Corner

Athearn fertigt einen formneuen Two-Bay-Hopper (Bild 1 links) und einen 40-Fuß-Box-Car mit genietetem Dach (beide Great Northern) sowie einen Kenworth-Sattelzug (Info: www.noch.de) in H0. Eine H0-Formneuheit stellt der Kühlwagen der Raskin Packing Company (Bild 2) dar. Wie bei Intermountain üblich, besticht der Wagen durch feinste Detaillierung. Das Modell wurde zur Verfügung gestellt von MP-Toys (www.mp-toys.com). N-Bahner können aus drei Wagen-Sets und A- und B-Units der F7 von Kato einen vorbildgetreuen Super Chief der Santa Fe nachbilden. Info: www.noch.de.

BUSCH ▸ *Mercedes-W123-Limousine in H0*

Mit der Limousine des W 123, des angeblich letzten echten Mercedes, stellt Busch ein wichtiges Epoche-IV-Auto auf die Räder. Zunächst erscheint es als metallicfarbener 240 D in der hochwertigen CMD-Collection. Mit dem Klassiker kann man beispielsweise H0-Preiserlein zum Blumenpflücken schicken, schließlich bieten die Viernheimer jetzt Bausätze für je 120 Margeriten, Rosen oder Tulpen an. Ein H0-Büroset umfasst vier Schreibtische mit Monitoren, von denen zwei beleuchtet sind. Eine ruhige Hand brauchen N- und TT-Bahner bei der Montage des 96 Pflanzen umfassenden Sonnenblumen-Bausatzes. Info: www.busch-model.com.

SCHUCO ▸ *Piccolo-Blitz in 1 : 90*

Der Opel Blitz als Piccolo-Modell (Bild) im klassischen Maßstab 1 : 90 erfüllt vor allem Sammlerwünsche. „Der Eismann ist da!" Das können jetzt alle Kinder in der Spur-Null-Welt rufen, denn der neue VW-Bully als T2a mit Hochdach (Bild) dreht mit Eis vom Italiener seine Runden.

TRIX ▸ *Club-Jubiläumswagen in H0*

Exklusiv für Profi-Club-Mitglieder, die seit fünf Jahren mit von der Partie sind, ist der H0-Jubiläumswagen mit Wasserwaageladung (Bild) bestimmt. Auf den Schwarzen Schwan, die ölgefeuerte 10 002 der Bundesbahn, müssen auch Gleichstrombahner nicht verzichten. Als Minitrix-E-Lok rollt de Ce 6/8 III der SBB mit DCC-/Selectrix-Decoder an.

MODELLBAHN AKTUELL

LEMACO ▸ *Badische IVh in Spur 0*

Die Badische IVh, für viele Kenner die eleganteste deutsche Schnellzug-Dampflok, rollt als superdetailliertes Spur-0-Metall-Kleinserienmodell von Lemaco an. Zur Auslieferung kommen Länderbahnloks in Grau (Fotografier-Anstrich), in Schwarz-Rot, in Blau-Rot sowie je eine DRG- und eine DB-Ausführung (Bild) im klassischen Rot-Schwarz. Für dieselbe Baugröße wird die E-Lok Be 4/7 der SBB gefertigt. Info: Lemaco Prestige Models SA, Case Postale, CH-1024 Ecublens. Tel. (0041)(21)6918991, Internet: www.lemaco.ch.



FALLER ▸ *Binnenschiffe in H0*

Wasser hat bekanntlich keine Balken, was allerdings auf den Modellbahnbau eher selten zutrifft. Mit den H0-Modellen eines Motorlastkahns und eines Frachtschiffes, beide mit abgeflachtem Kiel, wagen sich die Gütenbacher auf die Binnenschifffahrt. An Land macht der Kleinstadtbahnhof Falkenwalde in Fachwerk- und Klinkerbauweise eine gute Figur. Die preußische Bahnbude, ein roter H0-Ziegelbau, kann noch bis in die Epoche V Schrankenwärter vor den Unbilden der Witterung schützen.

BRAWA ▸ *Eiserne Preußen in H0*

Nun in der Ursprungsversion der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) rollen die eisernen H0-Preußen zum Fachhandel. Die ab 1912 beschafften D-Zugwagen zeichneten sich durch Gewichtseinsparung bei gleichzeitig höherer Sicherheit und verbessertem Fahrkomfort aus. Zunächst kommt der Erste-/Zweite-Klasse-Wagen (Bild) in zwei Versionen mit unterschiedlichen Nummern und Zuglaufschildern zur Auslieferung.



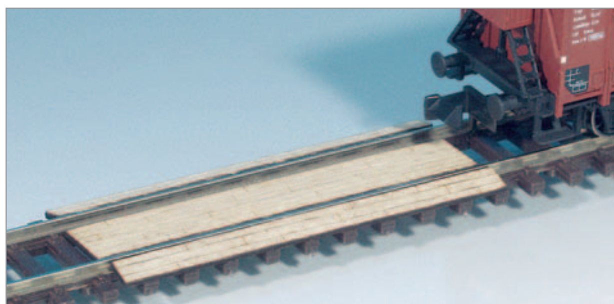
HAPO ▸ *Gulli-Deckel aus Messing*



Die Messing-Kanalabdeckungen liefert Hapo in einem Fünferset inklusive Schacht. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552.

FVM ▸ *Gleisübergänge für H0, N und Z*

Fox Valley Models fertigt Brücken, diverse Gebäude und Gleisübergänge in N (Bild), letztere auch für Z, H0 und Spur S. Die sorgfältig verarbeiteten Echtholz-Bausätze von FVM werden in Deutschland über Aspenmodel (Höherweg 245, 40231 Düsseldorf, Tel. 0211/1711618, Internet: www. aspenmodel.com.) vertrieben.



HERPA ▸ *Volvo-Schneewittchensarg in H0*

Wegen der weit hinunter reichenden Heckklappe erhielt der Volvo P 1800 (Bild) den Spitznamen Schneewittchensarg. Von Herpa kommt nun das H0-Modell mit für die US-Ausführung charakteristischen seitlichen Leuchten in den Handel. Mit dem Raupenbagger Liebherr Litronic 954 (Bild) mit langem Greifarm kann man Szenen an Neubau- oder Abriss-Häusern nachstellen. Im ansprechend lackierten Wolga M21 waren dereinst tschechische Geheimpolizisten unterwegs. Info: www.herpa.de.



MAKETTE ▸ *Kesselwagen-Bausatz für H0*



Als Bausatz bietet Makette einen kurzen zweiachsigen Kesselwagen an. Wagenrahmen, Kleinteile und Kesselenden bestehen aus Metall, der Kessel selbst aus Kunststoff. Aus dem Bausatz lassen sich verschiedene Dom- und Leiterformen nachbilden. Nassschiebebildersätze sind beim Hersteller zu beziehen. Kurzkupplungskulissen und Radsätze sind nicht im Bausatzumfang enthalten. Info: Makette Modelle, Martin Klinger, Obernesselbach 48, 91413 Neustadt/Aisch, Internet: www.makette.de.

MÄRKLIN ▸ *Schwarzer Schwan in H0*



Eine elegante Erscheinung ist auch in H0 die Bundesbahn-10 002 mit Ölhauptfeuerung (Bild). Das überwiegend in Metall ausgeführte Modell verfügt über einen Mfx-Decoder, über einen Hochleistungsantrieb, eine Fahrwerksbeleuchtung, einen Geräuschbaustein und eine kinematische Lok-Tender-Verbindung. Beleuchtung, Sound, Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung sind mit der Control-Unit oder Märklin-Systems schaltbar. Die Vossloh-G800 der NS-BR 6400 ist Vorbild des metallenen H0-Diesellokmodells der NS-6409 mit Mfx-Decoder und Glockenankermotor.

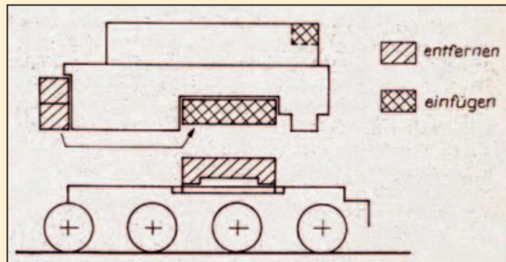
KIBRI ▸ *Eurospedition in Z*

Zubehör für die Z-Fangemeinde wird stets begrüßt: Die Eurospedition, der Überladekran sowie Press- und Stanzteile für den Transport bereichern das 1:220-Sortiment der Böblinger. Für Württemberger Lokalkolorit sorgt in der Baugröße N das Stellwerk Backnang. Drei Bürgerhäuser und eine Diplomatenvilla erinnern in H0 an das einstige Bundesdorf Bonn. Die Komatsu-Planierraupe D 575 A-2 und der Radlader WA 800-2 desselben Herstellers erweitern die Auswahl von Baustellenfahrzeugen.

MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: Piko-Triebtender 2'2'T34 verbessert



● In den 1970er-Jahren entwickelte Piko mit der BR 130 ein Modell, das den Antriebsblock in einem Drehgestell unterbrachte. Angetrieben wurden beide äußere Achsen; das zweite Drehgestell war ohne Motor und Getriebe. Das Konzept übernahm Piko für die ČSD-ES 499.2 und den Triebtender 2'2'T34 für die 01.5, 41 und 03. Da man die seitlichen Führungsbacken der Diesel- und E-Lok-Drehgestelle übernahm und die Metallgussgewichte im Triebtender entsprechend formte, war dieser hecklastig (Schwerpunkt fast über der dritten Achse) und entgleiste oft mit der ersten Achse, vor allem bei schweren Zügen. Modellbahn-Nestor Olaf Herfen, Mitglied der Technischen Kommission des DMV, schlug Abhilfe vor: Die Führungsbacken werden entfernt. Das Ballaststück wird hinten gekürzt, längs geteilt und in die Aussparungen über den Führungsbacken eingeklebt. Hinzu kamen ergänzende Anpassungsmaßnahmen. Danach lag der Schwerpunkt fast in der Mitte des Tenders. Erst sehr spät, mit der 1987 vorgestellten 38.2-4, verließ Piko das untaugliche Konzept: Die Lok erhielt einen Getriebemotor im Tender.

125 JAHRE E.P. LEHMANN

LGB-Festival in Nürnberg

● Die Erfolgsgeschichte des „Ernst Paul Lehmann Patentwerkes" hält nunmehr im zweiten Jahrhundert an (siehe Beitrag ab Seite 74), so dass es anlässlich des 125-jährigen Bestehens der Firma am heutigen Firmensitz in Nürnberg ein großes Jubiläumsfestival geben wird. Am Produktionsstandort in der Saganer Straße will die bekannte Marke LGB (Lehmann-Großbahn) vom 14. bis zum 16. Juli mit ihren Freunden und Partnern feiern. Es gibt eine Anlagenshow und eigens für das Jubiläum aufgelegte LGB-Modelle. Man kann den Herstellungsprozess beobachten, und es werden Originalfahrzeuge von LGB-Modellen gezeigt. Gedacht wird auch an die kleinen Besucher und an Familien. Im Preis der Eintrittskarten, die es als Tages- und Drei-Tages-Karten in verschiedenen Preisgruppen gibt, sind der Besuch des DB- und des Straßenbahn-Museums sowie der Busshuttle zwischen den Veranstaltungsorten mit enthalten. Mehr Informatioen unter www. lgb-festival.de und Telefon (0911) 8370761.



Foto: Lehmann

Begeisterung auch bei den Kleinen: Das Lehmann-Patentwerk in Nürnberg lädt vom 14. bis 16. Juli zum großen Jubiläumsfestival ein!



MESSE-KALENDER

30. SEPTEMBER – 3. OKTOBER 2006:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

4. – 8. OKTOBER 2006:
Suisse Toy, CH-Bern.

14. – 15. OKTOBER 2006:
Convention for American RR Fans in Switzerland, Adliswil bei CH-Zürich.

26. – 29. OKTOBER 2006:
Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

3. – 5. NOVEMBER 2006:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

MODELLBAU- UND KREATIVTAGE

Erfolg für Magdeburg

● Viele Besucher fanden auch in diesem Jahr den Weg ins Messegelände im Elbauenpark. Die H0-Anlage der Magdeburger Eisenbahnfreunde zitiert gekonnt Bahnanlagen von Magdeburg; eine H0-Anlage mit Motiven der heimischen Straßenbahn stand dieser in nichts nach. Die Anlage des LGB-Clubs Rhein-Sieg beeindruckte mit bis zu 1,40 Meter hohen Modell-Mammutbäumen, Holzbrücken und urigen Fahrzeugen. Messe-Projektleiter Bernd Panteleit: „Wir sorgen dafür, dass nicht zwei Jahre nacheinander dieselben Anlagen gezeigt werden." Nächster Termin: 13. – 15. April 2007.

MRG-MODELLBAU-SEMINAR

Alles fließt

● Vom 30. September bis 3. Oktober 2006 lädt der MODELLEISENBAHNER zusammen mit dem Eisenbahn-Romantik-Club (ERC) und der Volkshochschule in Bad Mergentheim zum zweiten Modellbauseminar ein. Modellbauer und MEB-Autor Michael Robert Gauß leitet einen Kurs, in dem Techniken zur Gestaltung von Wasser auf der Modellbahn vorgestellt werden. Die Teilnehmer modellieren im Verlauf der dreieinhalb Tage einen Wasserfall und ein ruhiges Gewässer. Die Anmeldung erfolgt bis 15. September bei der VHS Bad Mergentheim, Telefon (07931) 57138, E-Mail vhs@bad-mergentheim.de, Kursnummer 61 m-299. Der Kurs kostet 160 Euro, für MEB-Abonnenten und ERC-Mitglieder 150 Euro. Einzahlung: Auf Konto 1001890, BLZ 67352565 bei der Sparkasse Tauberfranken.

MÄRKLIN/KINGSBRIDGE CAPITAL ADVISORS

„Wieder auf festem Boden“, auch beim Familientag

● König Fußball regierte knapp zwei Wochen vor dem WM-Start schon mal probehalber in Göppingen: Beim Märklin-Familientag am 27. Mai 2006 gehörte der Weltmeister-VT 08.5 zu den Hauptattraktionen. Im Göppinger Bahnhof herrschte der Ausnahmezustand, denn Tausende harrten geduldig aus, um dem restaurierten einstigen Paradetriebzug der Bundesbahn einen begeisterten Empfang zu bereiten. Kaum anders dürften anno 1954 die Helden von Bern in der Heimat empfangen worden sein, die mit eben einem solchen Dieseltriebzug und dem Coupe Jules Rimet im Gepäck zurückkehrten. Ein sichtlich entspannt wirkender Paul Adams, Vorsitzender der Märklin-Geschäftsführung, nahm´s an Gleis 1 gelassen, dass sich der weltmeisterliche Zug verspätete.



Foto: Haucke

Der Weltmeister-Zug, Vorbild für das exklusive Märklin-Modell des VT 08.5, war Hauptattraktion beim Familientag.

Die knapp 20-minütige Geduldsprobe war weniger als ein Klacks gegenüber der monatelangen Ungewissheit über die Zukunft Märklins. Natürlich war der Verkauf des Traditionsunternehmens, mit dem Eigentumswechsel am 24. Mai vollzogen, auch ein Hauptgesprächsthema beim Familientag, der vom Bahnhof bis zum Kornhausplatz die Modellbahnstadt mit buntem Leben erfüllte.

„Ich freue mich sehr, dass wir nach der langen Periode der Unsicherheit wieder auf festem Boden stehen“, betonte Märklin-Chef Paul Adams. Der neue Eigentümer, Kingsbridge Capital Advisors, eine Londoner Investorengruppe und Tochtergesellschaft der österreichischen Hardt-Gruppe, kündigte eine umfangreiche Neuausrichtung an, die Märklin wieder zu ertragreichem Wachstum verhelfen soll. „Als neuer Eigentümer fühlen wir uns der Traditionsmarke Märklin verpflichtet und werden alles daran setzen, das Management in der Wahrnehmung der Wachstumschancen des Unternehmens tatkräftig zu unterstützen und die Marke wieder mehr an die jungen Leute heranzuführen“, erklärte Dr. Mathias Hink, Mitgründer und die Geschäfte führender Direktor von Kingsbridge Capital Advisors.

„Wir werden jetzt unser Kostenstraffungsprogramm zügig fortsetzen“, kündigte Paul Adams an, der als Vorsitzender der Märklin-Geschäftsführung bestätigt wurde. Abberufen wurde dagegen der für Finanzen zuständige Geschäftsführer Andreas Sand. Die neue Geschäftsführung komplettieren Dr. Ulrich Wlecke und Dr. Jan Kantowsky, beide von der Unternehmensberatung Alix Partners. Gleichzeitig wurde bei Märklin ein neuer, dreiköpfiger Beirat unter dem Vorsitz von Michel Perraudin bestellt. Perraudin, früherer Partner der Unternehmensberatung McKinsey, gehörte zuletzt dem Adidas-Vorstand an. Weitere Beiratsmitglieder sind die beiden Kingsbridge-Gründer Dr. Mathias Hink und Dr. Jon Florescu. „Gemeinsam werden wir Fahrt in Richtung Wachstum aufnehmen“, zeigte sich Dr. Jon Florescu überzeugt.

Bis zuletzt hatten sich Claudius Märklin, Dieter Stradinger und Peter Märklin, drei der insgesamt 22 bisherigen Märklin-Gesellschafter, gegen den Verkauf des Familienunternehmens gestemmt. Erst nach zähen Verhandlungen und einem Kingsbridge-Ultimatum kam der Eigentümerwechsel zustande. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. Unbestätigten Informationen zufolge soll es sich um einen Betrag von rund 30 Millionen Euro handeln.

WILKINSON

Bart ab mit Solinger O-Bus

● Die Zusammenarbeit zwischen dem Solinger Klingenhersteller Wilkinson und dem O-Bus-Museum Solingen geht in die zweite Runde. Ab Juni liegt jeder Packung des Vierklingen-Nassrasierers Quattro Titanium das H0-Modell des gerade frisch restaurierten historischen O-Busses ÜH IIIs aus Uerdinger Produktion bei. Der Anhänger Orion WH 112 ist in den Ersatzklingen-Packungen zu finden. Faller und Fleischmann unterstützen das O-Bus-Projekt durch limitierte Sondermodelle des ÜH IIIs in ihren Sortimenten.



Den O-Bus-Klassiker mit Anhänger gibt´s in H0 für die Nassrasierer als Gratiszugabe.

Foto: Wilkinson Sword

Impressum

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland:
€ 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: hb



Foto: Fehse

SPEZIALIST IM KARTONBAU

MaKaMo, Walfried Fehses Ein-Mann-Unternehmen, setzt auf die Renaissance des Kartonmodellbaus.



Foto: Slg. Hollenbach

EINZIGARTIGER VORGANG

Klaus Hollenbach ging vor 25 Jahren in der DDR beherzt den abenteuerlichen Weg zur eigenen Dampflokomotive.


Foto: Armin Schmutz

WIND UND WETTER AUF BESTELLUNG

Im hochmodernen Klimakanal in Wien-Floridsdorf können selbst ganze Züge unter den härtesten Bedingungen im simulierten Alltagsbetrieb getestet werden.

Außerdem

Tempo, Tempo

Bahn frei zwischen München und Nürnberg: Die jüngste Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB AG ist in Betrieb.

Große Maus

Die Multi-Maus stellt sich als lange erwartete Nachfolgerin der bewährten Lokmaus 2/R3 einer ausführlichen Erprobung.

Opplingen baut

Ein kurzer Ausflug in die Elektrik läutet den Beginn der Hoch- und Tiefbauarbeiten ein: Opplinger Stückwerk, Teil 6.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


Foto: Haucke

VISIONÄRE WIEDERBELEBUNG

Stadt und Förderverein setzen mit dem Projekt Railworld auf neues Leben im alten Bw Gera.

MODELLTOUR RUND UM POITIERS

Die Association Modélistes Ferroviaire Centre (AMFC) aus Orléans baut in N und H0 nach Vorbildmotiven.


Foto: Frickel

Das August-Heft erscheint am **19. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch